11e Année ▱ N° 486 — 50 Centimes — 11 Janvier 1908 ▱ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : Le Match de Rugby France-Angleterre

LES CONCOURS DE CHAMONIX

Le chef de l'équipe française gagnante de la course militaire serre la main au chef de l'équipe norvégienne.

Voir pages 24 et 25.

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je Sais tout ◦ Fermes et Chateaux ◦ Femina
Musica ◦ L'Art et les Artistes ◦ ◦ ◦ ◦
30 Av. des Champs-Elysees et 9, Av. de l'Opera

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 *francs*
Étranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresse 0 fr. 75

L'abonnement d'un an (24 fr.) donne droit à 52 numéros, aux numéros spéciaux et à des primes et avantages dont on trouvera la liste dans les pages de garde

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

BANQUE AUTOMOBILE

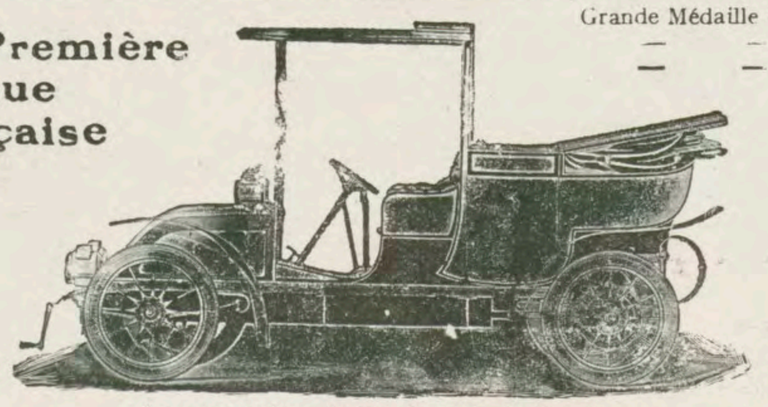
47, Boulᵈ Haussmann, PARIS

TOUTES MARQUES D'AUTOMOBILES PAYABLES AU GRÉ DU CLIENT

DEMANDEZ FRANCO "AUTO-GUIDE"

La Première Marque Française

Grande Médaille d'Or 1903
— — 1904
— — 1905



La nouvelle voiture de ville C. G. V.

CHARRON, GIRARDOT, VOIGT

Demander la Notice descriptive : 45, Avenue de la Grande-Armée. PARIS

Les Bas Élastiques
PERFECTIONNÉS
Claverie

sont les "SEULS" qui permettent de traiter efficacement les

VARICES
PHLÉBITES, ENFLURE
ET
FAIBLESSE des JAMBES

car ils donnent "SEULS" une compression régulière amenant la circulation normale du sang – N'occasionnant aucune g[illegible] procurent un [illegible]gement immédiat, rendent aux tissus toute leur élasticité, toute leur souplesse, toute leur force et permettent l'exercice de toutes les professions et de tous les sports

La Notice sur les Varices *et la manière de prendre les mesures sont envoyées franco par M.* A. CLAVERIE, *seul fabricant,* 234, Faubourg Saint-Martin, Paris.

LE PRESERVATEUR de CONDOM et le Vepttorp (Dépos)
Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes et dames
Catal. illust. et 6 échantil. extra env. cont. 1f25 timb. ou mandat.
Fabrics françaises. L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. Bichat, Paris

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches à ne attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

La Semaine Comique, par Henriot

— Comment la hausse des légumes, c'est la faute des autobus ?
— Et des autos, et des bécanes et de toutes les machines à vapeur qui remplaçent les chevaux... il n'y a plus de fumier de cheval, sans lequel il n'y a plus de bons légumes !

— Pour faire voter un formidable impôt sur les autos, j'ai une idée excellente : nous allons attribuer à l'auto les accidents causés par les chevaux, les inondations, les explosions de mines et les catastrophes de chemins de fer.

Année des Sports par excellence, Mlle 1907 a choisi pour glisser dans les abîmes le Tobogan.

La Fortune mettant un pneu *Gaulois* à sa roue pour éviter qu'elle ne se casse en route, ce qui lui arrivait souvent.

VIVITZ
L·T·PIVER
PARIS
Essence, Savon, Poudre de Riz
Lotion, Sachets
etc.

CAPSULES
de Quinine de Pelletier

Elles sont souveraines pour combattre les *rhumes, la grippe, l'influenza, les migraines, névralgies*, et en général les accès fébriles qui se manifestent au début de toutes les maladies.

UNE CAPSULE est plus active qu'un grand verre de quinquina.

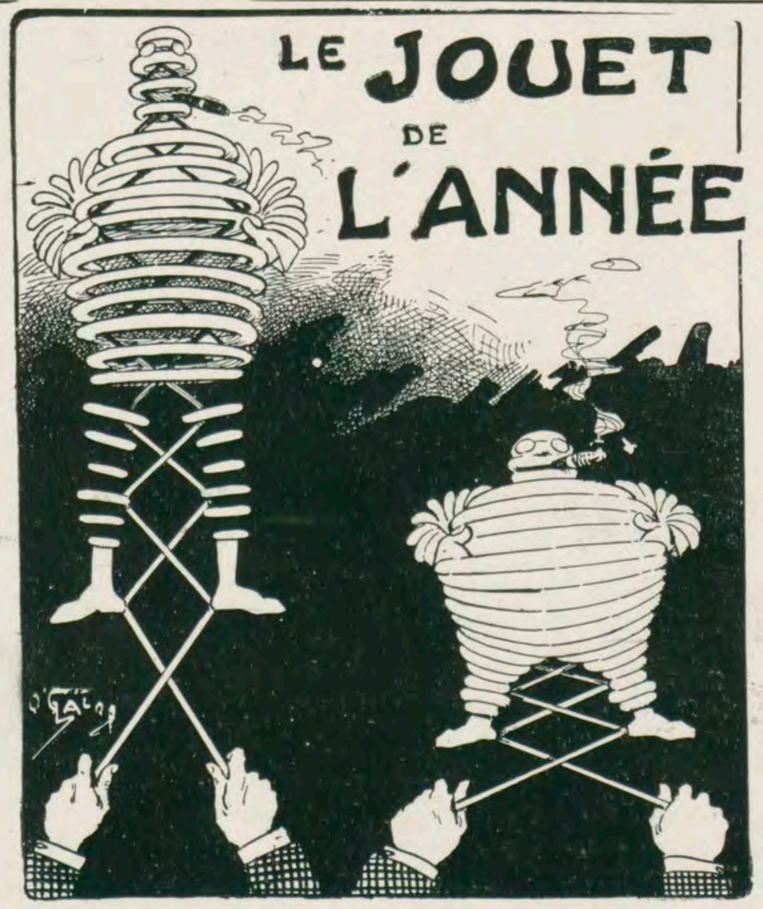
Exiger le nom PELLETIER sur chaque Capsule. PELLETIER
Pharmacie VIAL, 20, rue de Châteaudun, PARIS.

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.
D'une pureté absolue.
GUÉRISON RADICALE et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.
113, fg. St-Honoré, PARIS et toutes Phies

Photographie FEMINA **BON** de réduction de 5 % sur les tarifs
Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise
Les abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur présentation de leur quittance d'abonnement.)

LE JOUET DE L'ANNÉE



QUE JE HAUSSE MES PRIX
OU LES BAISSE
JE RESTE BIBENDUM
avec mes QUALITÉS

DÉFIEZ-VOUS, Madame
de l'action nocive du temps. — Prenez tous les soirs au coucher deux dragées de ROMASTINE BOUTY.
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPLEUR DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUELLE.
Le Flacon : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-poste.
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Paris.

A. FONTAINE & Cie, 77, av. de la Grande-Armée
PARIS Téléphone 672-02 PARIS
livrent aux meilleures conditions les châssis neufs
1908 *des grandes marques d'Automobiles.*
Spécialité de landaulets RENAULT
10-14 HP. 4 cyl.
et de petites voitures DE DION, d'occasion.
Pneus et accessoires meilleur marché que partout ailleurs.

Grâce ! A la Sté de la Gaîté Française 65, rue du Faub. St-Denis, Paris
l'an 1908 sera pour tous
de Plaisir, de Joie, de Bonheur, de Fou Rire
Envoyez votre adresse et 0f30 vous recev. de suite l'ALBUM ILLUSTRE de 1908, *130 pages avec 350 gravures comiques,* Farces, Physique, Magie, Sorcellerie, Chansons, Monologues, Pièces à Succès, *Cartes illustrées,* Produits Beauté, d'Hygiène, Inventions nouv. LIBRAIRIE SPECIALE et 4 Primes Extraordinaires.

HERNIE GUÉRIE
par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris
Recommandé par les Membres du Corps Médical.

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse**. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne*. Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Catalogue MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

11 Janvier 1908 — N° 486
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La Page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

(Cliché de notre envoyé spécial.)

LE SAUT DU MUR AUX CONCOURS DE CHAMONIX

Le meeting de Chamonix a commencé brillamment le 3 janvier. Une affluence très nombreuse de touristes y assistait. La Vie au Grand Air *était représentée par son rédacteur en chef, Marcel Viollette, et par l'un de ses photographes, Simons. Le cliché que nous publions représente la chute d'un concurrent dans la Course Nationale, où il fallait franchir un mur. Contraint et forcé, le skieur tombé préfère cette position, pour ne reprendre son équilibre que lorsqu'il aura retrouvé la route.*

PARIS-CONSTANTINOPLE

Il est interdit aux automobiles de pénétrer en Turquie — Pour la première fois, un sportsman est arrivé récemment jusqu'à Constantinople — Il raconte ses impressions à nos lecteurs

Dix jours de route à travers l'Europe. Habitué que l'on est à entendre rapprocher les noms de Pékin et de Paris, cela semblera presque enfantin de dire Paris-Constantinople ; aussi n'est-ce point avec l'intention de faire un raid sensationnel, avec des histoires fantastiques, que j'ai entrepris ce voyage, mais plutôt, avec une petite idée de propagande française, l'automobile étant inconnue pour ainsi dire en Turquie et l'entrée des villes étant formellement défendue aux « shaitan arabas » (voitures du démon).

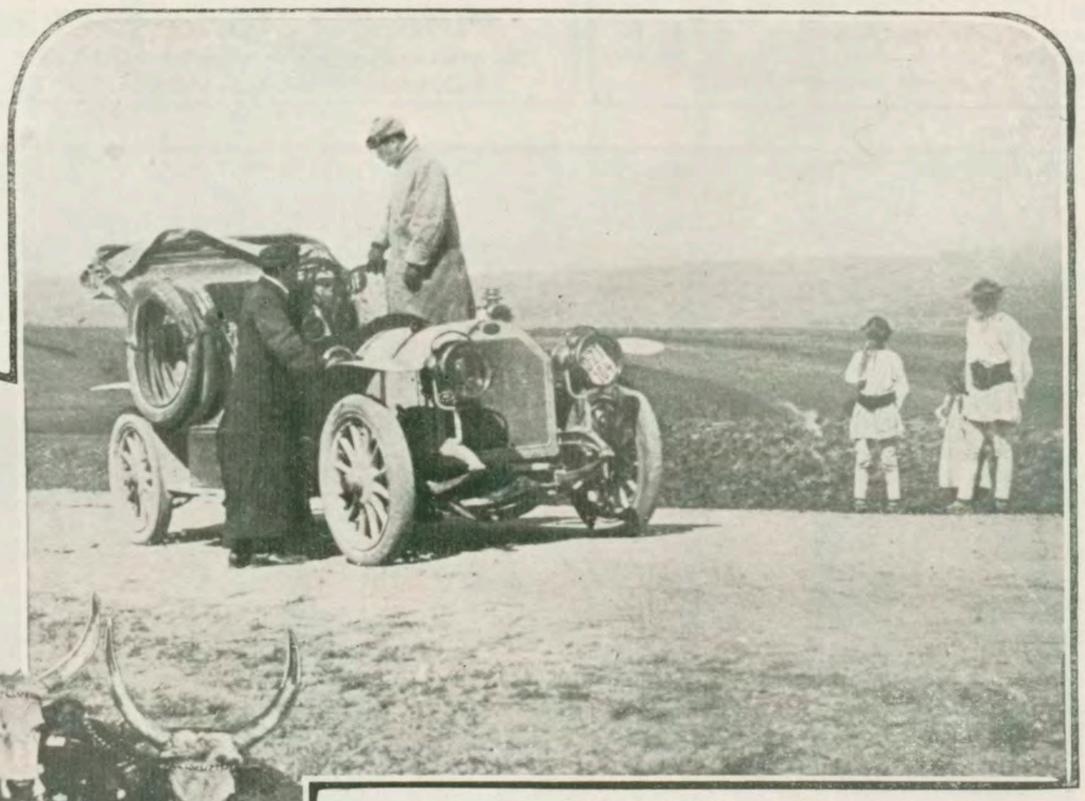
Un attelage hongrois.

Les routes hongroises sont assez belles et on y rencontre des attelages qui ne manquent pas de pittoresque.

Mon voyage ne devait être vraiment intéressant qu'à partir de Vienne. Jusque-là le pays est assez connu pour que je puisse ne rien dire sur mes étapes de Fribourg, Ulm et Linz. Je n'ai gardé le souvenir que de routes très mauvaises, surtout entre Fribourg et Ulm.

A peine sorti de Vienne l'on a comme un avant-goût de la plaine hongroise ; des grandes exploitations agricoles, peu de villages, et des troupeaux énormes de bœufs marchant lentement en soulevant une poussière intense.

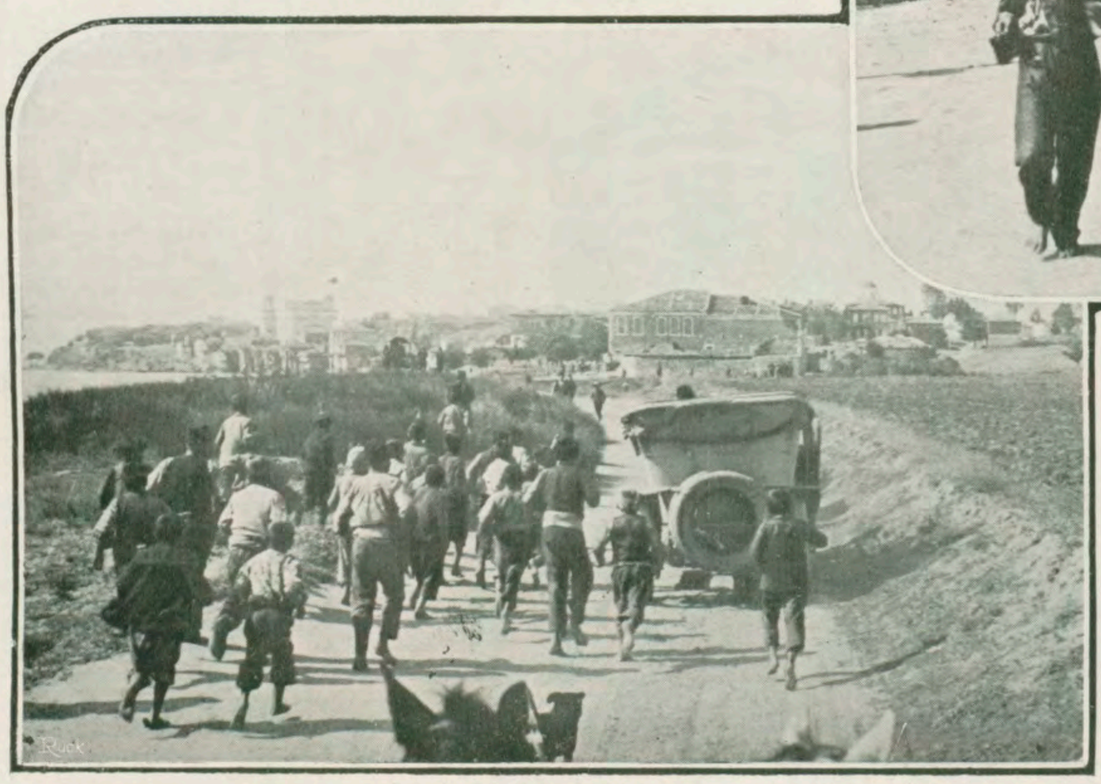
C'est aussi dans cette étape que j'ai rencontré les paysans dits du Danube : pantalons blancs, grandes chemises blanches tombant par-dessus le pantalon, et serrées



Sur les routes de Hongrie.

M. Georges Homolle fait le plein d'essence sur les routes de Hongrie, à l'étonnement des paysans.

à la taille par une ceinture de cuir. Mais cette étape était facile, et ce n'est guère qu'après Buda-Pest que j'allais partir un peu dans l'inconnu. En effet les routes sont parfois coupées par des champs, et ce pendant plusieurs kilomètres, si bien que pour retrouver l'autre



A Silevria (Turquie).

Les indigènes du pays font escorte à M. Georges Homolle. C'est la première fois qu'une automobile foule de ses roues le sol de leur pays.

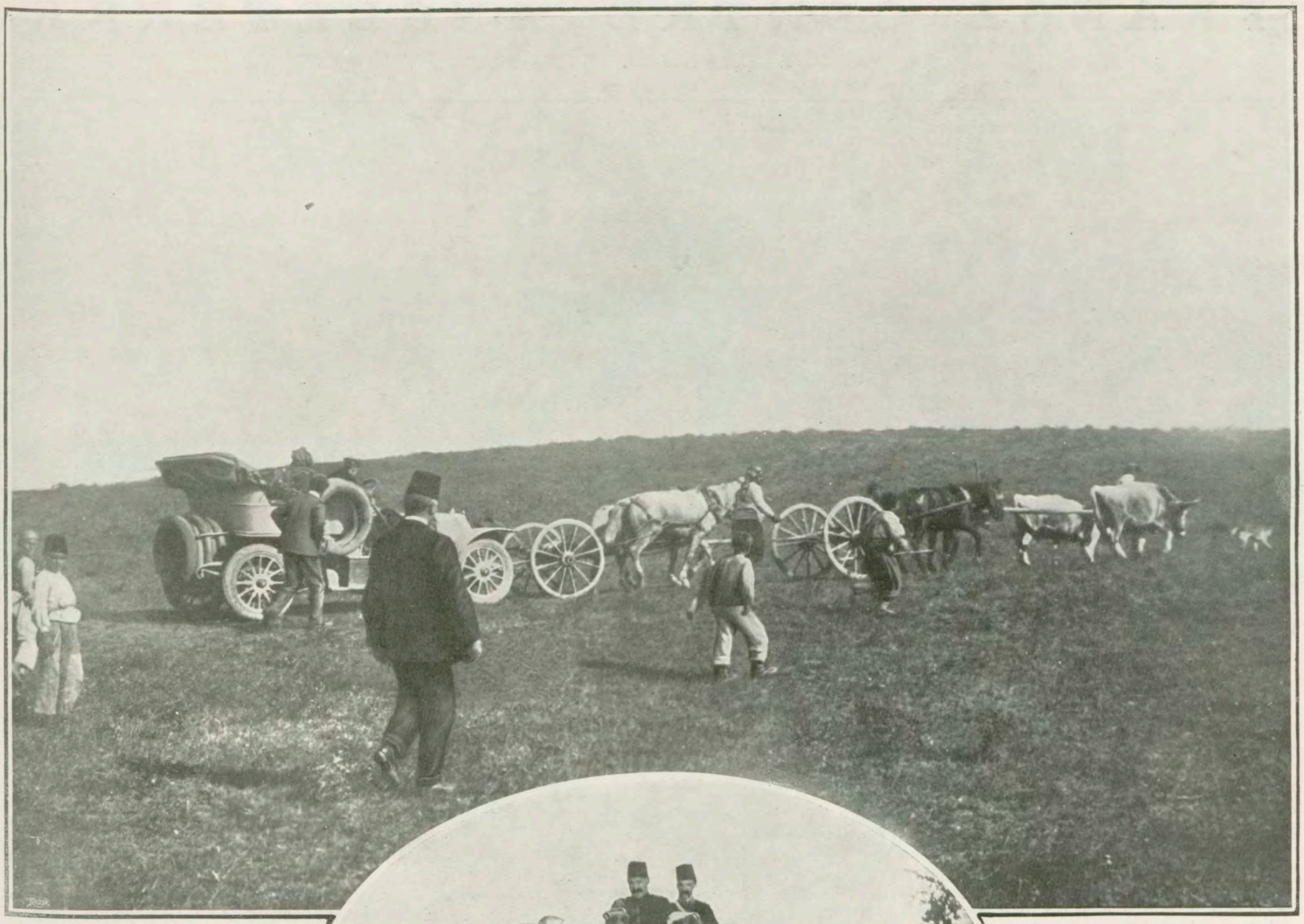
En Transylvanie.

Les habitants d'Hermannstadt vont au-devant de cet engin extraordinaire ignoré d'eux : une automobile.

extrémité de la route il faut aller un peu au hasard. Or, marcher à travers des champs de maïs est une chose ni très agréable ni très aisée, aussi la traversée de la Hongrie et de la Transylvanie me parut-elle interminable, et ce fut avec un véritable plaisir que j'entrai en Roumanie à Prédéal.

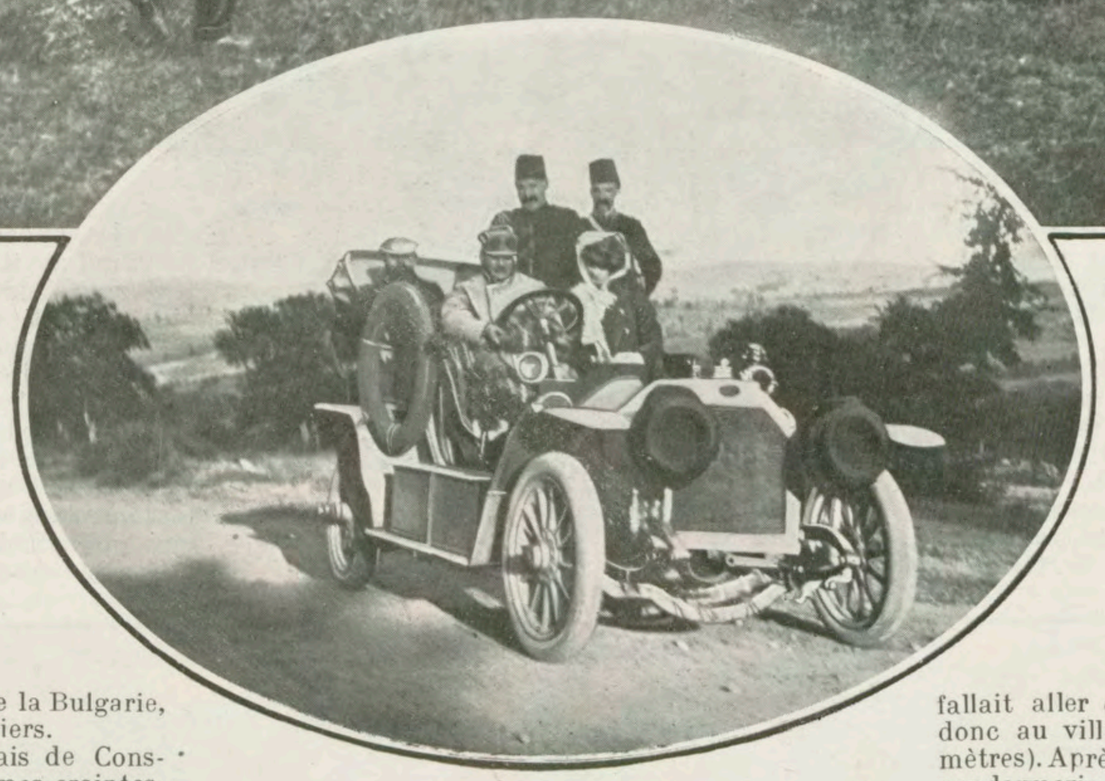
Après quelques jours de repos à Bucarest je quittais la Roumanie en traversant le Danube de Giurgevo à Roustchouk ; ce passage du Danube fut très difficile, les eaux étant très basses, et la compagnie de navigation ne disposant d'aucun matériel.

En Bulgarie l'automobile n'est connue qu'aux environs même de Sofia, cela se comprend assez facilement, étant donné et la nature rocheuse du pays, et l'état des routes, en effet, la traversée du célèbre col de la Chipka restera pour moi le souvenir



La remorque pour sortir d'un marais.

Ce cliché ne vous rappelle-t-il pas ceux de Pékin-Paris, avec cette différence que ce sont des chevaux et des bœufs, et non des coolies, qui se mettent à la remorque de l'automobile pour la sortir du marais où elle est embourbée ?



La locomotion nouvelle.

Les autorités turques essaient avec un curieux intérêt l'automobile de M. Homolle, aux environs d'Andrinople.

le plus impressionnant de mon voyage, une montée terrible sur une route ressemblant à un lit de torrent,

Mais, comme toute mauvaise chose doit avoir sa compensation, en descendant ce dernier contrefort des Balkans, j'entrai à Kazanlik, dans la vallée des Roses, vallée fameuse dans toute la Bulgarie, par la culture intensive des rosiers.

A mesure que je me rapprochais de Constantinople je sentais redoubler mes craintes, je n'ignorais point l'interdiction frappant les automobiles, et de plus tout le long de ma route on avait essayé de me persuader que je tentais un chose impossible ; aussi n'est-ce point sans quelque émotion que je m'arrêtais devant le douanier turc à Mustafa-Pacha. A peine arrêté, un groupe d'officiers, une quinzaine environ, vint à moi, et un officier que je pense être un général, à cause de ses nombreuses décorations, me fit souhaiter la bienvenue, après avoir pris connaissance d'une lettre qui lui expliquait le but de mon voyage et me fit signe de poursuivre ma route. En disant route, cela est exagéré, car il n'y en a pas à proprement parler, il n'y a guère que quelques gros pavés mal assemblés représentant les derniers vestiges d'un temps meilleur. A Andrinople, grande curiosité, la population n'ayant jamais vu d'automobile, hésitait entre la curiosité et la crainte. A peine arrivé, le Vali (gouverneur) me faisait souhaiter la bienvenue, en me faisant dire qu'il désirait voir ma voiture. Le lendemain je lui rendais visite et lui faisais faire un tour en automobile dans la cour de son palais, le Vali n'ayant pas le droit de quitter sa résidence sans autorisation spéciale. Il ne me restait donc plus qu'une étape à faire pour atteindre Constantinople, mais cette étape, bien que pas très longue, me parut très pénible, en effet, c'est la région la plus déserte et la plus fastidieuse que j'aie traversée ; une plaine immmense, vallonée de temps à autre, sans villages ni même quelques maisons isolées, sans route, sans même de poteaux télégraphiques pour aider à se guider ; enfin, vers trois heures de l'après-midi, je commençais à suivre le bord de la mer de Marmara. et cette mer. d'un bleu intense, me fut un véritable délassement.

J'escomptais déjà l'heure de mon arrivée à Constantinople. quand, à un passage à gué, je m'enlisai ! Après de nombreux efforts, je me rendis compte qu'il fallait aller chercher du secours. J'envoyai donc au village le plus rapproché (25 kilomètres). Après cinq heures d'attente, toute la gendarmerie de Silevria était sur les lieux, et avec le concours de plusieurs paires de chevaux et de bœufs, on me tirait de ce mauvais pas. Après avoir été remercier le préfet de Silevria, je me remettais en route. j'atteignais San Stefano d'où enfin j'apercevais la ville sainte. Bien qu'à la porte, et tout près de réussir, je redoutais encore les complications ; enfin, mes craintes étaient vaines et ce dimanche 7 octobre j'entrais à Constantinople par la porte du Château des Sept Tours ; je traversais tout Stamboul, le pont de Galata et je montais à Péra. Immense succès de curiosité et en quelques instants ma voiture était entourée d'une foule nombreuse et compacte, j'avais en effet la première voiture venue à Constantinople par ses propres moyens ! aussi examinait-on dans tous ses détails ma voiture, qui avait résisté sans faiblesse à tant de mauvais chemins, et regardait-on avec étonnement le bon état de conservation de mes pneumatiques.

La curiosité a été un peu doublée d'étonnement quand on a su que je n'étais ni Américain ni Anglais. et nos constructeurs français pourraient, j'en suis sûr, prendre une bonne situation en Orient, s'ils ne se laissent point devancer par les étrangers.

A l'heure actuelle, certes, il est impossible pour ainsi dire de circuler en Turquie, mais l'on ne saurait tarder à faire des routes et il faut prendre position dès à présent. Mon exemple a été suivi, et je sais que deux Anglais sont passés à Vienne, se rendant à Constantinople. Il ne faut pas laisser les étrangers profiter d'un avantage dont doivent bénéficier les constructeurs français.

GEORGES HOMOLLE-DELYOS.

FRANCE CONTRE ANGLETERRE

Par FERNAND BIDAULT

Une attaque

Un avant anglais va partir en dribblant. Guillemin, Moure, de Mallmann et des Anglais.

Une sortie en touche.

Hubert et Moure viennent de jeter en touche le demi anglais. Vareilles, qui partait vite, s'est arrêté de même.

Borchard essayent d'être avant lui sur le ballon.

L'équipe de France battue, mais glorieuse ✍ Les Anglais marquent 19 points à rien ✍ Les conséquences d'un accident ✍ Notre défensive ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

On s'était donné tant de peine pour constituer l'équipe de France qu'on était en droit d'attendre d'elle une belle conduite dans sa rencontre avec l'Angleterre. Elle a fait honneur à cet engagement tacite. Et tout est pour le mieux dans le monde du rugby français, qui tend de plus en plus à devenir un monde où l'on ne s'ennuie pas.

La grande fureur des Bordelais, frappés, peut-être à tort, mais sans aucune mauvaise intention, dans la personne de leur capitaine, exclu de l'équipe de France, aboutit au forfait de leurs deux compatriotes, Branlat et Dufourcq, qui « manquèrent » successivement la demi-douzaine de trains capables de les amener à Paris. On n'eut pas le temps de télégraphier aux Anglais pour remettre le match : ils étaient déjà arrivés ! Et l'on dut se résigner à jouer la partie sans les deux héros du Sud-Ouest.

Et décidément le succès favorise bien les audacieux. Car l'équipe de France, qui avait eu le toupet de jouer sans aucun Bordelais dans ses lignes, remporta, devant une galerie gelée, mais enthousiaste, un beau succès. Il ne s'agit, à mon dire, en la circonstance, que d'un succès d'estime. Mais, c'est déjà très bien pour des élèves jouant contre leurs professeurs.

Du reste, le destin était contre nous ; c'était certainement un destin d'origine britannique, tout au moins bordelaise. Car après quelques attaques préliminaires exécutées de main de maître, le demi toulousain Mayssonnié se vit transformé

Un plaquage sérieux.

Guillemin vient d'être plaqué aux jambes de la manière la plus correcte, qui n'est pas la plus douce, par un avant anglais.

Une sortie de mêlée.

Sortie de mêlée sur la ligne de but des Anglais. Le demi Anglais a pris le ballon et se prépare à le passer aux trois-quarts.

en spectateur en moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire. Peu après. Sagot, trois-quarts centre de confiance, dut aussi quitter le terrain et n'y rentra qu'assez déprécié. Et la France dut jouer avec treize hommes. mettons, si vous voulez, treize et demi, mais certainement pas plus.

Ces incidents furent déplorables, car ils changèrent, à n'en pas douter, la face de la partie. Il ne faut pas s'exagérer l'importance de la supériorité que donne à une équipe le départ d'un joueur adverse. Mais quand un demi de la classe de Mayssonnié est éliminé, sans qu'aucun homme de la ligne d'avants puisse le remplacer, il arrive que son équipe se trouve vouée, de ce fait, à la défensive. Et ce n'est jamais en jouant la défensive qu'on gagne une partie.

Ce que nous avons donc le plus à regretter, c'est de n'avoir pu juger notre équipe dans l'attaque. Ses qualités de vitesse et de souplesse, la mobilité de ses lignes, l'esprit d'à propos que nos joueurs semblent de plus en plus décidés à montrer, y eussent trouvé leur emploi. Nous n'aurions probablement pas gagné ; mais certainement nous aurions marqué sur des attaques aussi classiques que celles de nos adversaires. Et c'eût été une partie splendide.

Cette consolation nous fut refusée. Nous en avons trouvé une autre dans la défense tout à fait habile de nos diverses lignes. Celle des avants a fait preuve, en la circonstance, d'une cohésion qu'on n'eût pas attendue. Il est bien difficile d'adresser quelque reproche à ces sept joueurs, qui firent tout ce qu'ils avaient à faire avec une entente, un courage et une décision rares dans l'histoire de nos équipes nationales. Ils ne pouvaient guère faire mieux, étant inférieurs en nombre, devant des adversaires plus lourds qu'eux.

A l'infirmerie.

Le Français Sagot, blessé à la jambe, est emmené à l'infirmerie.

Le demi Hubert a été étourdissant dans la défense, comme il l'eût été dans l'attaque, s'il en avait eu l'occasion. Moure, remplaçant Mayssonnié, l'a secondé avec assez d'habileté. En trois quarts la défense a été bonne, Sagot ne comptant plus guère après son accident et Lesieur ayant fait connaître avant la partie ses préférences exclusives pour l'attaque. Isaac a été très sûr et très adroit.

L'équipe anglaise était composée de grands et beaux hommes, d'une puissante carrure, et donnait l'impression d'être beaucoup plus lourde et plus puissante que la nôtre, toutefois, elle n'a pas donné l'impression de supériorité que l'on a constatée jusqu'ici dans les rencontres précédentes. L'arrière était excellent, les trois-quarts vites et puissants, les avants supérieurs en mêlée, quant aux demis, ils furent éclipsés par les prouesses de notre avant, Hubert. L'équipe française fut brillante par sa fougue et sa belle défense. Les équipiers ont surtout joué le ballon et non l'homme.

Il y eut de notre côté de très beaux arrêts. L'équipe de France a prouvé qu'elle savait organiser une défense et l'exécuter. Souhaitons que nos représentants aient bientôt l'occasion de montrer ce qu'ils valent dans l'offensive, où l'histoire nous apprend que les qualités de notre race s'affirment particulièrement.

FERNAND BIDAULT.

Une passe.

Les Français qui, de l'avis même des Anglais, ont accompli de grands progrès en football-rugby, ont réussi quelques jolies passes pendant la partie.

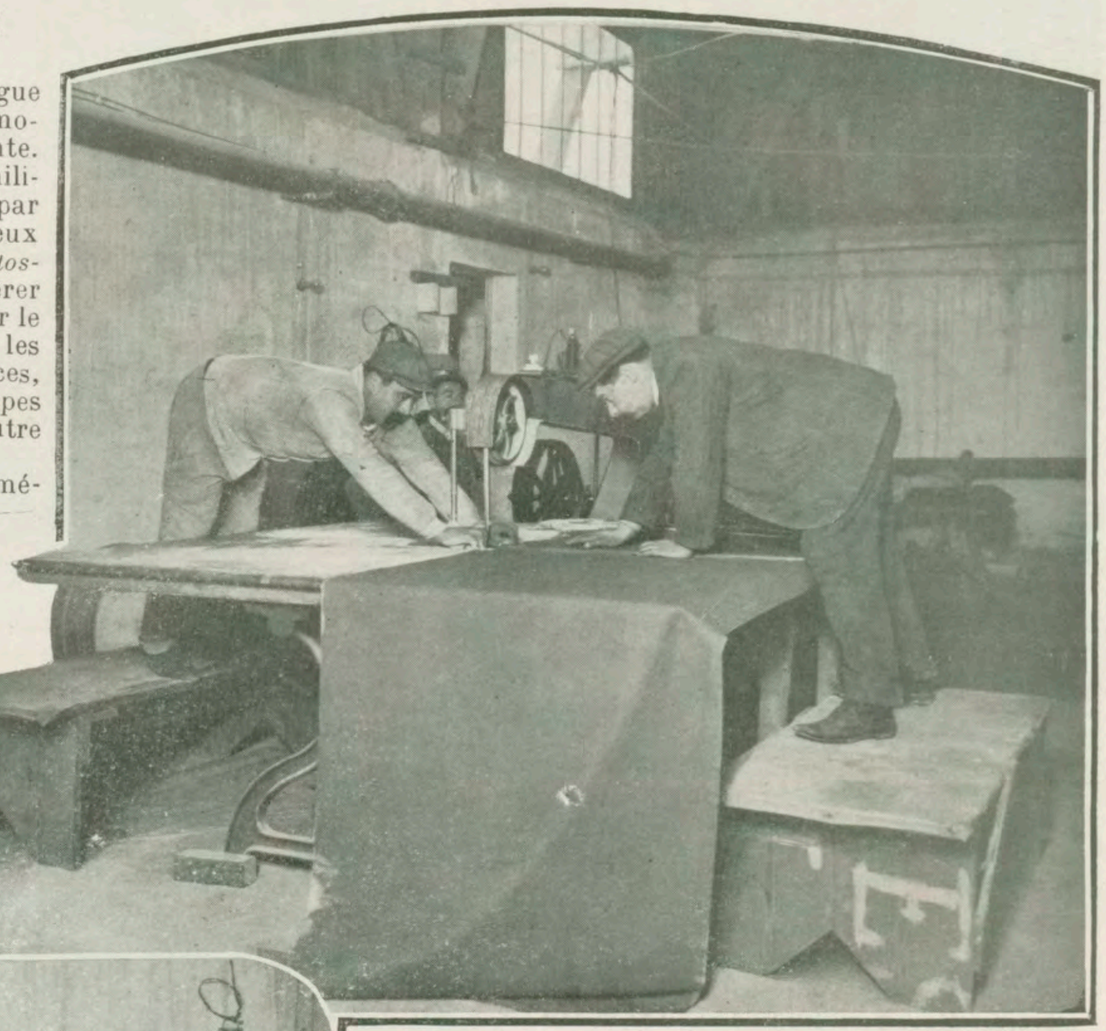
ON CONSTRUIT *RÉPUBLIQUE*

Par FRANÇOIS PEYREY

Nous avons pu prendre des photographies de *République*, le nouvel aéronat auquel travaillent en ce moment MM. Julliot et Juchmès. Notre collaborateur François Peyrey explique comment on construit un dirigeable

Si la construction d'un aéronat est plus délicate et plus longue que celle d'une tabatière, la complexité de cet engin moderne, appelé à cingler sur la mer aérienne, n'est qu'apparente. L'on établit précisément à Moisson, le nouvel aéronat militaire *République* qui, dans ses grandes lignes, sera construit par MM. Julliot et Juchmès, d'après les méthodes employées par eux pour le *Lebaudy*, par la maison Lachambre-Carton pour les *Santos-Dumont*, par la maison Mallet pour le *De La Vaulx*, par MM. Kapférer et Surcouf pour la *Ville-de-Paris*, par la maison L. Godard pour le fameux ballon polaire de Wellmann. Ces aéronats ne diffèrent les uns des autres que par la disposition de leurs parties sustentatrices, stabilisatrices et propulsives. Ils obéissent tous à des principes archiconnus dans le monde entier, notamment de l'un et de l'autre côté du Rhin.

L'enveloppe d'un aéronat, qu'elle soit symétrique ou dissymétrique, plus ou moins allongée, s'exécute aujourd'hui en tissu caoutchouté, de fabrication allemande. Ce tissu est composé d'une étoffe de coton recouvrant une couche de caoutchouc et d'une troisième épaisseur en coton caoutchouté, l'étoffe intérieure est blanche ; l'étoffe extérieure enduite de jaune de chrome combattant à la fois l'altération du caoutchouc et l'action calorifique du soleil. Les panneaux, coupés d'après une épure, sont réunis les uns aux autres grâce à une machine à coudre ordinairement mue par l'électricité. Des bandes sont ensuite collées sur les piqûres. Une telle enveloppe, parfaitement étanche, résiste à une traction de 1.800 kilos par mètre linéaire, dans la trame et dans la chaîne. Elle pèse 340 grammes par mètre carré. La permanence de la forme sera assurée par un ballonnet compensateur que le moteur gonflera incessamment d'air au moyen d'un ventilateur. L'on disposera un orifice de gonflement et quatre soupapes automatiques dont deux pour le ballon, s'ouvrant à une pression de 40 millimètres d'eau, et deux pour le ballonnet, s'ouvrant à 30 millimètres.



Le découpage de l'étoffe.

M. Juchmès, en train de découper l'étoffe de République.

Le collage de l'étoffe.

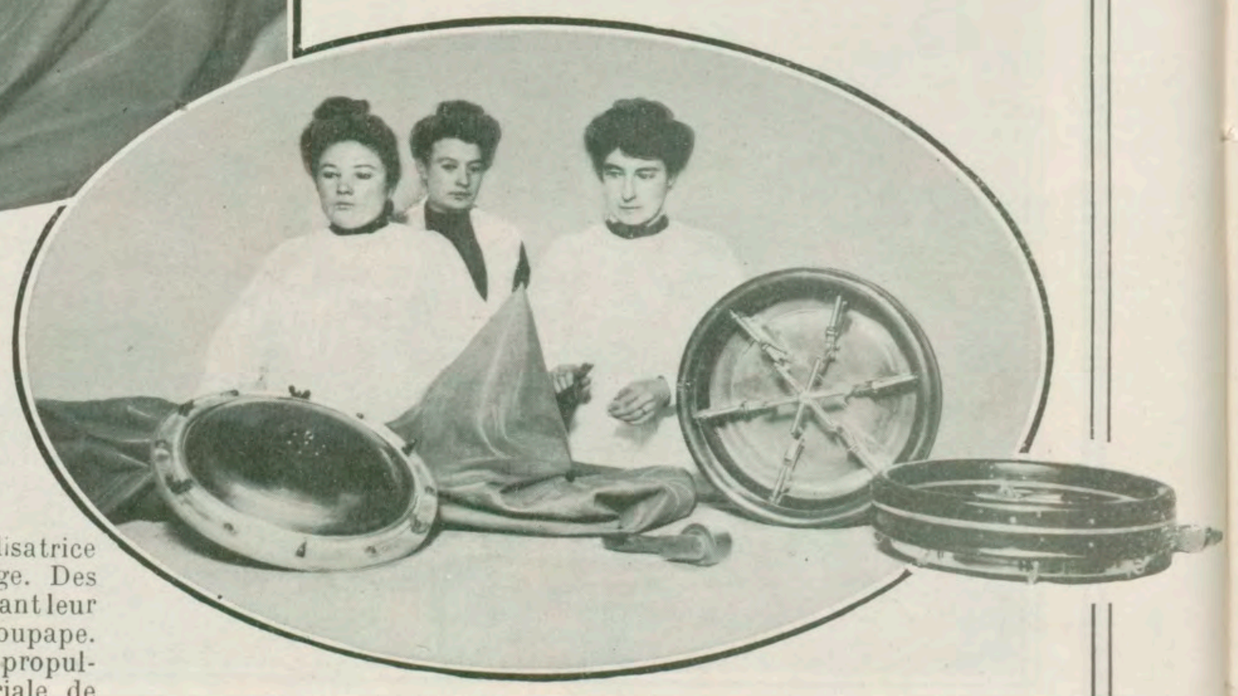
Les ouvrières, sous la direction de Mme Juchmès, collent à la dissolution par-dessus les coutures de l'étoffe de République.

Un empennage servira de quille à la carène ; c'est la partie stabilisatrice destinée à annihiler le plus possible les mouvements de tangage. Des ailerons mobiles, de part et d'autre de l'enveloppe, permettront, suivant leur inclinaison, les changements d'altitude sans jets de lest ni coups de soupape.

La poutre-armée — ou la nacelle — occupée par le moteur, le ou les propulseurs et les aéronautes, est reliée à la ralingue de la partie équatoriale de l'enveloppe, par une suspension indéformable en fils de câbles d'acier, à l'exclusion du chanvre, trop sujet aux variations hygrométriques. Nous ne parlerons ni du gouvernail, analogue à celui d'un navire, ni des propulseurs de différents diamètres tournant plus ou moins vite. Il existe à leur endroit deux écoles, dont les doctrines nous mèneraient trop loin. Le rendement de l'hélice dans un fluide aussi peu dense que l'air, où sa réaction est 800 fois moindre environ que si elle agissait aquatiquement, paraîtrait étrange si l'on ne réfléchissait que la résistance à vaincre est réduite dans les mêmes proportions.

Voilà donc, trop brièvement exposée, l'anatomie d'un aéronat qui tiendra plus ou moins bien l'atmosphère que ses lignes seront plus ou moins pures et ses différents dispositifs plus ou moins ingénieusement disposés. Tout appareil de ce genre est dirigeable en temps calme ; il l'est encore par temps agité, jusqu'au moment où son énergie motrice est vaincue par le vent. Sera pratiquement dirigeable, l'aéronat dédaigneux d'un vent de 18 mètres à la seconde.

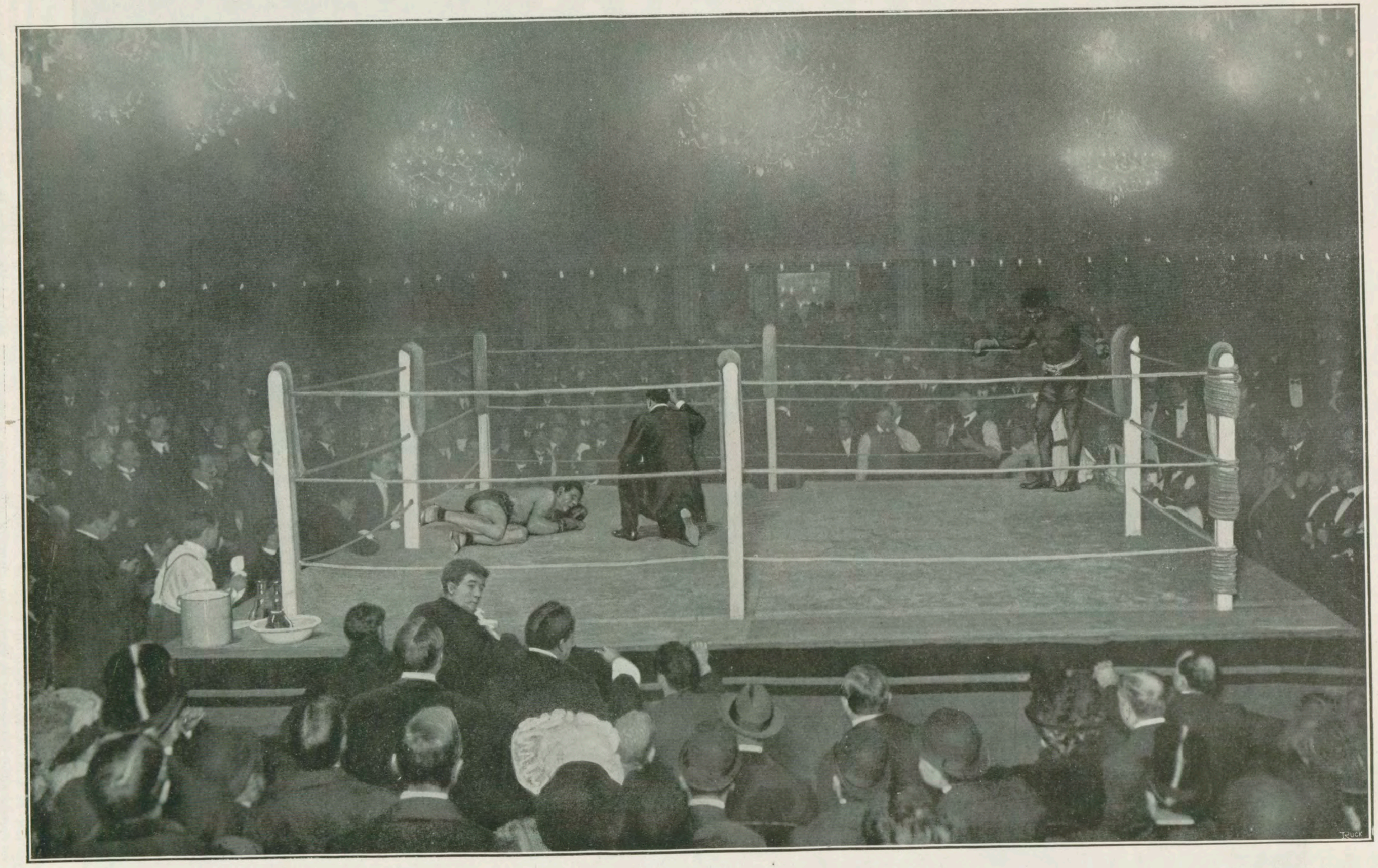
FRANÇOIS PEYREY.



La soupape à air.

La soupape à air, les deux soupapes à gaz et la pointe du futur dirigeable République.

LE MATCH SAM MAC VEA - JACK SCALES



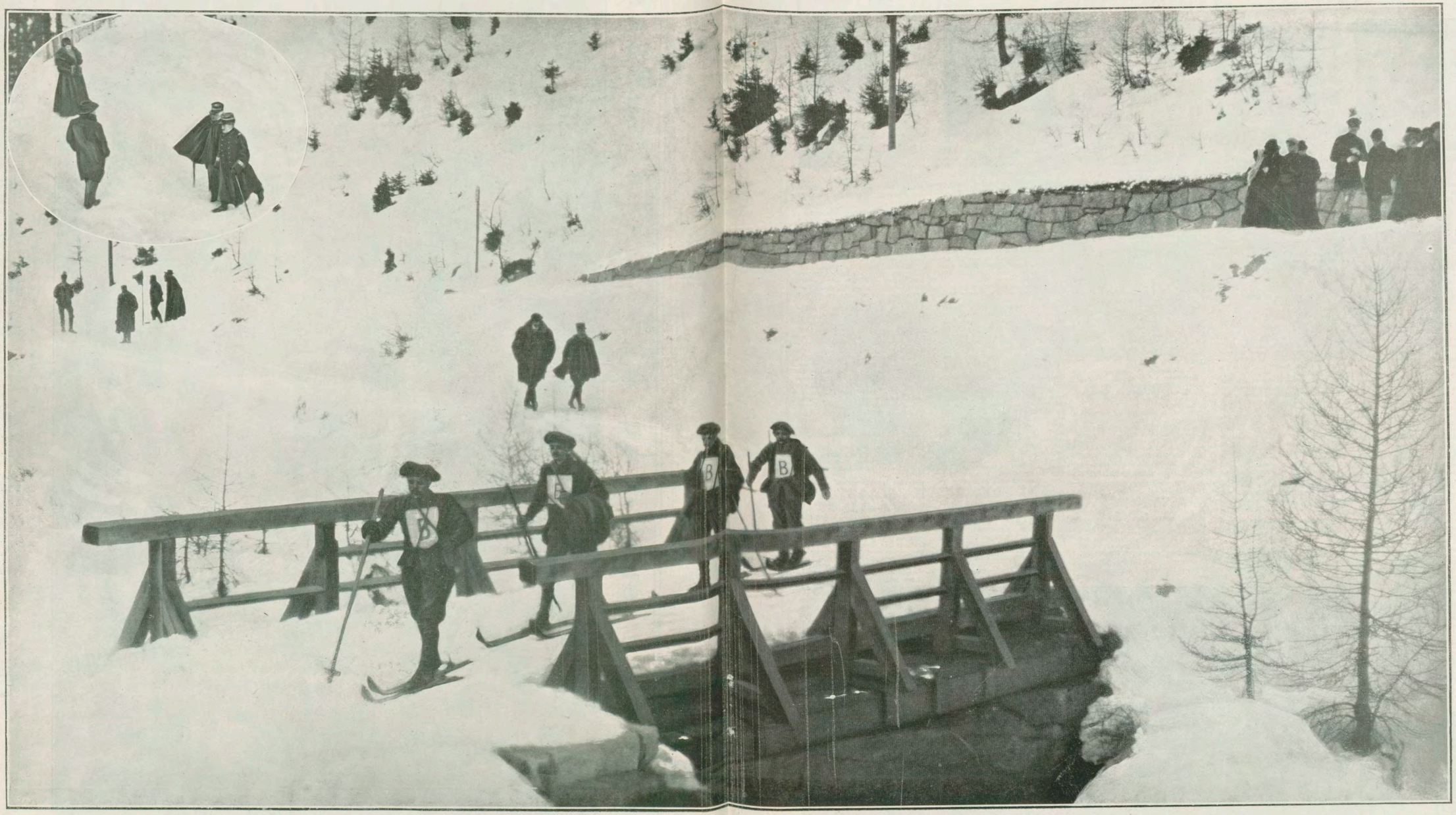
(Plaque Lumière.)

LE KNOCK-OUT DE JACK SCALES

Le match de boxe qui mit aux prises le champion Californien, Sam Mac Vea, et le champion anglais, Jack Scales, fut l'un des plus beaux auxquels on ait assisté depuis longtemps. Tout l'honneur en revient au Pelican-Boxing-Club qui l'avait organisé. Dès le début du second round, Sam Mac Vea knock-outa Scales de merveilleuse façon, par un doublé à la pointe du menton. Notre photographie représente le knock-out : Jack Scales est étendu à terre, tandis que le nègre est dans le coin du ring, attendant qu'il se relève. On remarquera que Sam Mac Vea très loyal, ne se contente pas de se tenir aux trois pas réglementaires. C'est la première fois qu'en France, on a réussi un cliché de boxe de cette importance.

(Clichés de nos envoyés spéciaux.)

LES CONCOURS DE CHAMONIX



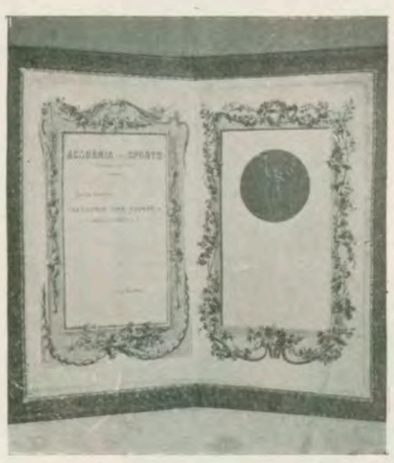
LA COURSE MILITAIRE D'ARGENTIÈRE

La Course militaire s'est disputée le 3 janvier, d'Argentière au col de la Balme et retour, l'arrivée s'effectuait à Chamonix. L'altitude de Chamonix est de 1.040 mèt., celle d'Argentière de 1.460 mètres et celle du col de la Balme de 2.202 mètres. La distance était d'environ 35 kilomètres, dont 10 en montée très dure. Les militaires en armes, avec chargement de campagne, devaient effectuer le parcours par équipes de quatre hommes, sous peine d'être disqualifiés. L'équipe devait arriver au complet, avec une marge d'une minute entre le premier et le dernier arrivé. Une équipe suisse prenait part à la course. Les vainqueurs ont été les chasseurs alpins du 22e bataillon, en 4 h. 54 m. 8 s., devant le 12e chasseurs alpins, en 4 h. 55 m. 4 s., le 157e de ligne, etc... Le soldat norvégien Tanjen, courant pour le record, a mis 3 h. 28 m. 30 s. Les étrangers n'avaient pas le paquetage. L'équipe suisse, commandée par le lieutenant Walver, a accompli le même parcours dans le temps remarquable de 3 h. 53 m. 12 s. Notre photographie représente le passage des chasseurs alpins devant le glacier de l'Argentière. En haut, à gauche, le général Soyer, représentant le général Galliéni, et le colonel Sabattier, représentant le ministre de la Guerre, arrivent à Chamonix.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE



Reproduction de la médaille offerte par l'Académie des Sports aux lauréats de ses concours de l'année 1907.

L'AUTOMOBILE POUR TOUS

Ce qui frappe tout d'abord l'étranger ou le provincial qui vient à Paris pour la première fois, ou qui n'y est pas venu depuis longtemps, c'est le nombre considérable de fiacres automobiles qui circulent dans les grandes artères et dans les quartiers élégants.

Cette substitution du fiacre à moteur à l'antique « sapin », s'est faite pour ainsi dire, d'un seul coup. Nous avons encore souvenance des essais malheureux tentés, il y a quelques années. Voitures lourdes, mal comprises, à directions invraisemblables, dont on voit encore quelques spécimens, toujours en quête d'un client problématique!

Rapidité, élégance, propreté, les nouveaux fiacres ont toutes ces qualités. Mais ce qui limite encore leur clientèle, c'est leur prix. C'est moins l'élévation même de leurs prix que leur variation. Tarif de jour, de nuit, pour deux personnes, pour quatre, avec bagages, hors Paris, rentrée dans Paris. Bref, il n'y a pas moins de *trente-trois* combinaisons différentes, et le Parisien qui met le pied dans un taxi-auto ne peut deviner à l'avance à laquelle des 33 sauces il va être accommodé. Que dire des autres?

De louables tentatives ont été essayées, entre autres par notre confrère l'*Auto*, pour arriver à une unification des tarifs. Il paraît que la chose est difficile et qu'il faut y renoncer. Il résulte d'un rapport qui vient d'être déposé au Conseil Municipal, par M. Dausset, que nos édiles sont décidés à une simplification radicale. Il n'y aurait plus que quatre tarifs : 33, 40 ou 50 centimes le kilomètre avec combinaison possible de deux tarifs, suivant qu'il s'agit d'une course de jour ou à deux personnes, ou de nuit à trois personnes. En outre, toutes les voitures marchant au même tarif, devraient porter un drapeau d'une couleur uniforme, avec l'indication du prix kilométrique : 33, 40 ou 50 par exemple.

Voilà déjà un perfectionnement, mais tout cela n'est que provisoire, en attendant que tous les loueurs se décident à adopter le tarif de 25 centimes que quelques-uns arborent déjà crânement.

Et, ce jour-là, le vieux sapin et son antique haridelle ne se trouveront plus que dans les revues de fin d'année ou au Musée de Cluny.

F.-A Wheel.

Un aéroplane anglais, construit par M. Roe. Expérimenté à Brooklands, le moteur est à pétrole d'une force de 6 chevaux.

CYCLISME

Paul Pietrois, vainqueur du Championnat des routiers, disputé dans la Loire (120 kilomètres).

QUEL EST LE MEILLEUR ?

L'U. V. F. vient d'organiser un concours assez amusant. Ne sachant pas, par les performances accomplies cette année, quels sont les coureurs qui doivent être considérés comme les meilleurs, elle a demandé aux sportsmen de leur envoyer leur avis. A vrai dire, il n'y a pas beaucoup d'amateurs de concours en France, s'il faut en juger par les réponses obtenues par l'U. V. F. C'est Emile Georget qui arrive en tête avec 227 voix, suivi par Petit-Breton qui en obtient 222. En toute sincérité, je crois que les exploits de Georget ou de Petit-Breton ont passionné plus de 449 personnes en France.

Maintenant, est-ce parce que ces réponses donnent la suprématie à Emile Georget, que nous devons en conclure qu'il est le meilleur? Je ne le pense point. A cela, il y a deux raisons. La première, c'est que ceux qui ont la conviction qu'un autre lui est supérieur, ne changeront jamais d'avis, quels que soient les moyens employés.

La seconde, c'est qu'en fait rien ne le prouve. Supposez que 227 sportsmen facétieux aient déclaré que le champion routier de 1907 était Wynand, l'U. V. F. serait de ce chef obligée d'avouer que la palme revient à cette courageuse médiocrité. Par conséquent, le plébiscite ne prouve rien.

La question de supériorité est une question d'appréciation uniquement, et jamais on ne me fera déclarer qu'Emile Georget est meilleur que Petit-Breton, même si trente millions de personnes le pensent.

Dans notre pays où on aime bien protester, les sympathies ont été plutôt vers Emile Georget déclassé dans une étape du tour de France alors que Petit Breton sur une machine poinçonnée a réussi à vaincre tous ses adversaires.

H. B.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 29 décembre au 4 janvier

CYCLISME

Dimanche 29 décembre.

Vélodrome d'hiver. — *Prix Antony* : 1. Van den Born; 2. Mayer; 3. Doerflinger.

Course de tandems. — 1. Hourlier-Comès; 2. Michaud-Deschamps; 3. Mayer-Doerflinger.

Une heure derrière motos. — 1. Contenet 80 kilom. 615, record); 2. Bruni, à 18 tours; 3. Parent, à 28 tours.

ATHLÉTISME

Dimanche 29 décembre.

Vélodrome d'hiver. — *Course de 500 mètres* : 1. Goupil (1 m. 18 s. 3/5); 2. Molière, à 1 mètre; 3. Neveu, à 5 mètres.

Mercredi 1er janvier.

Football rugby. — *Match France-Angleterre* : L'Angleterre bat la France par 19 points à rien (5 essais et 2 buts).

HIPPISME

Dimanche 29 décembre.

Vincennes. — *Prix de Secqueville* (trot monté, 2.800 m.) : 1. Cajoleux, au Haras de Secqueville (Verzeele); 2. Draga; 3. Citronade. (21 partants.)

Prix du Lieu-Haras (trot attelé, 2.800 m.) : 1. Custer, à M. Hill (Vallet); 2. Dwina; 3. Dakota. (13 partants.)

Marseille. — *Prix de la Madrague* (steeple, 3.400 m.). — 1. Nippon II, à M. Thiébaux (J. Bartholomew); 2. Arpenteur; 3. Libanius. (8 partants.)

Prix Massilia (steeple, 4.000 m.). — 1. Coquet, à M. Fremont (Higgott); 2. Francœur II; 3. Bulle. (11 partants.)

Prix du Pharo (haies, 3.000 m.). — 1. Epine Vinette, à M. de Romanet (Lespinas); 2. Karakoul; 3. Quille. (8 partants.)

Mercredi 1er janvier.

Marseille. — *Prix du Prado* (haies, 3.000 mètres) : 1. Fine Mouche II, à M. Thiébaux (R. Sauval); 2. Grand Mistra; 3. Alonso Cano. (8 partants.)

Prix de la Société des Steeples (steeple, 3.400 m.). — 1. Nippon II, à M. Thiébaux; 2. Arpenteur; 3. Francœur II. (7 partants.)

Prix du Frioul (haies, 2.800 mètres). — 1. Volubilis, à M. Liénart (A. Carter); 2. First Sporting; 3. Karakoul. (6 partants).

BIBLIOGRAPHIE

Jean Manore Emmanuel Gallus). *Tablettes d'un pêcheur.* — Ce livre documentaire est d'une saveur tout à fait singulière. Rien de plus observé, rien de plus raisonné, que les études sur les appats, les esches, les flotteurs, les plombs, le ferrage. Rien de plus curieux que ses révélations sur les divers modes de braconner en rivières... et autres eaux troubles.

Voir les avantages aux abonnés, p. III des annonces.

ATHLÉTISME

Le champion Jack Scales mis knock-out au début du second round, par Sam Mac Vea dans son match du 28 décembre.

UN BEAU COMBAT DE BOXE

On peut dire que les matches se suivent et ne se ressemblent pas. Après celui qui mit aux prises Moreau et Duncan, nous avons assisté au combat Sam Mac Vea-Jack Scales. Il fut encore plus bref, mais les deux minutes et demi pendant lesquelles il a duré, ont provoqué chez les spectateurs d'agréables sensations. Enfin nous avons pu voir Sam Mac Vea sinon à l'ouvrage, du moins au travail.

Il se méfiait de son adversaire et ne voulait pas le ménager. Aussi lui a-t il martelé le corps d'une façon merveilleuse. On ne soupçonnait pas à Paris qu'il pût exister semblable pugiliste. Vous ne pouvez vous figurer la précision et la vigueur dont dispose ce bronze splendide qu'est Sam Mac Vea.

Sa façon de frapper est incomparable, sans la moindre exagération : l'élan donné par ses deltoïdes est tel qu'il ne se contente pas de taper à un seul endroit, mais à deux. Il double tous ses coups. Et pendant que le droit arrive sur l'adversaire, le gauche ne reste pas inactif. De telle sorte que Jack Scales, devant cette avalanche, ne savait quel coup il valait mieux parer, aussi, dans cette incertitude était-il, malgré sa science, obligé d'en encaisser un certain nombre. Et quels coups, grands dieux! La tête, sous la force du swing, oscillait trois ou quatre fois d'avant en arrière comme si le choc allait l'enlever du tronc.

Inutile de vous dire que personne ne fut étonné de constater que ce régime ne pouvait pas durer longtemps. Au début du second round, Sam mit à terre Scales qui, à force d'énergie parvint à se relever quatre fois, mais d'une chiquenaude (!!) le nègre le refaisait tomber.

Tout l'honneur de cette belle soirée revient au Pélican-Boxing Club qui nous en promet d'autres.

Jacques Mortane.

HIPPISME

Mus rolle pour chevaux qui passent la langue sur le mors. Son but est d'attirer le mors près du palais.

LES PROPRIÉTAIRES GAGNANTS

Chaque année, lorsque paraît la liste des propriétaires gagnants, la lecture de ces sommes énormes attribuées aux sportmen heureux doit éveiller bien des désirs concupiscents parmi le public qui n'est pas édifié sur la réalité des faits. Aussi est-il bon de rappeler à cette occasion les dépenses formidables, qui grèvent le budget d'une écurie de courses.

D'après les nouvelles d'Amérique, le propriétaire, qui tient la tête de la liste là-bas, M. James R. Keene, a gagné environ 2.012.825 francs; sur cette somme, il abandonne dix pour cent à son entraîneur, James Rowe, soit 201.282 fr.; il donne à son jockey, Walter Miller, dont il n'a du reste que les secondes montes, le joli chiffre de 62.500 francs. On dit, entre parenthèses, que ce M. Miller s'est fait à peu près 200.000 francs dans sa saison, en remportant 224 victoires sur 852 courses disputées du 1er janvier au 15 novembre: il ne s'arrêtera pas là, car il a continué à monter pendant l'hiver en Californie moyennant un fixe de 4.000 francs par mois.

De tels émoluments, tout en étant supérieurs à ceux des jockeys de notre continent, n'en sont pas cependant très éloignés, surtout lorsqu'il s'agit d'une véritable réputation dans la spécialité. Mais, nous n'avons vu jusqu'ici qu'une faible partie des dépenses : les engagements et les forfaits, les voyages des chevaux, des entraîneurs et des garçons, l'entretien des pensionnaires et de tout le personnel absorbant encore une énorme part des gains, sans compter tous les menus frais impossibles à cataloguer : assurances, vétérinaires, etc.

On peut se rendre compte facilement que la liste des propriétaires heureux ne constitue pas une énumération de bénéfices, mais simplement le montant qui sera sensiblement réduit ou même absorbé, lors de la balance des budgets particuliers. Je ne veux pas dire que ceux qui figurent dans les premiers rangs y soient toujours de leur poche : mais il faut songer aussi que les années favorables ne sont pas les plus fréquentes. Et souvent le bénéfice apporté par une génération heureuse se trouve vite emporté au cours des saisons suivantes : le chiffre des frais ne diminue pas tandis que le montant des gains est essentiellement variable.

Boïard.

UN RING DANS UNE CHAPELLE

Le révérend Everard Digby est un prêtre très sportif. Il a installé dans la chapelle où il officie une salle de sports où tous les exercices physiques sont pratiqués, surtout la boxe. A ces moments-là, on baisse un voile devant l'autel.

L'arrivée du Prix de Vaumas (trot) à Vincennes, gagné par Dakar, qui a rapporté 2.039 fr. 50 au pesage et 3.183 fr. au pavillon.

LE HARAS DE JARDY

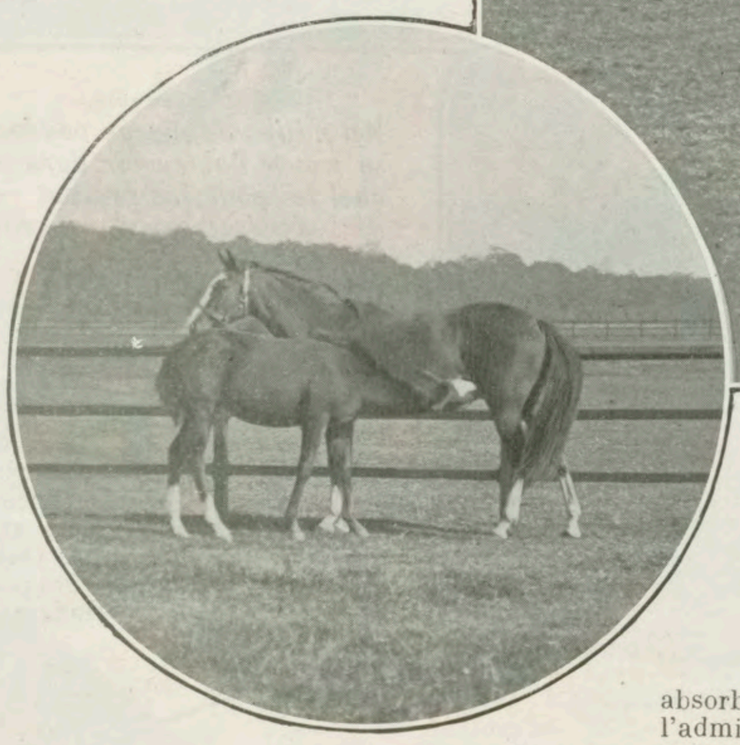
Par RENÉ RIONDET

Au haras de M. Edm. Blanc ℘ Flying Fog semble personnifier toute la gloire de cet établissement d'élevage ℘ Un semblable exclusivisme constitue une erreur ℘ Une bonne part du succès revient à la pléïade de poulinières hors ligne réunies à Jardy et aux soins éclairés qui les entourent, elles et leurs produits ℘

Lorsqu'on pénètre pour la première fois dans le haras de Jardy, on se sent pris, dès que le seuil est franchi, d'une sorte d'émotion respectueuse. Votre cœur de sportsman bat plus rapidement dans votre poitrine; et, lorsque vous vous trouvez dans la cour centrale, sans pose, sans geste théâtral, par un mouvement qui vous semble tout naturel, vous retirez pieusement votre chapeau.

La cour centrale.

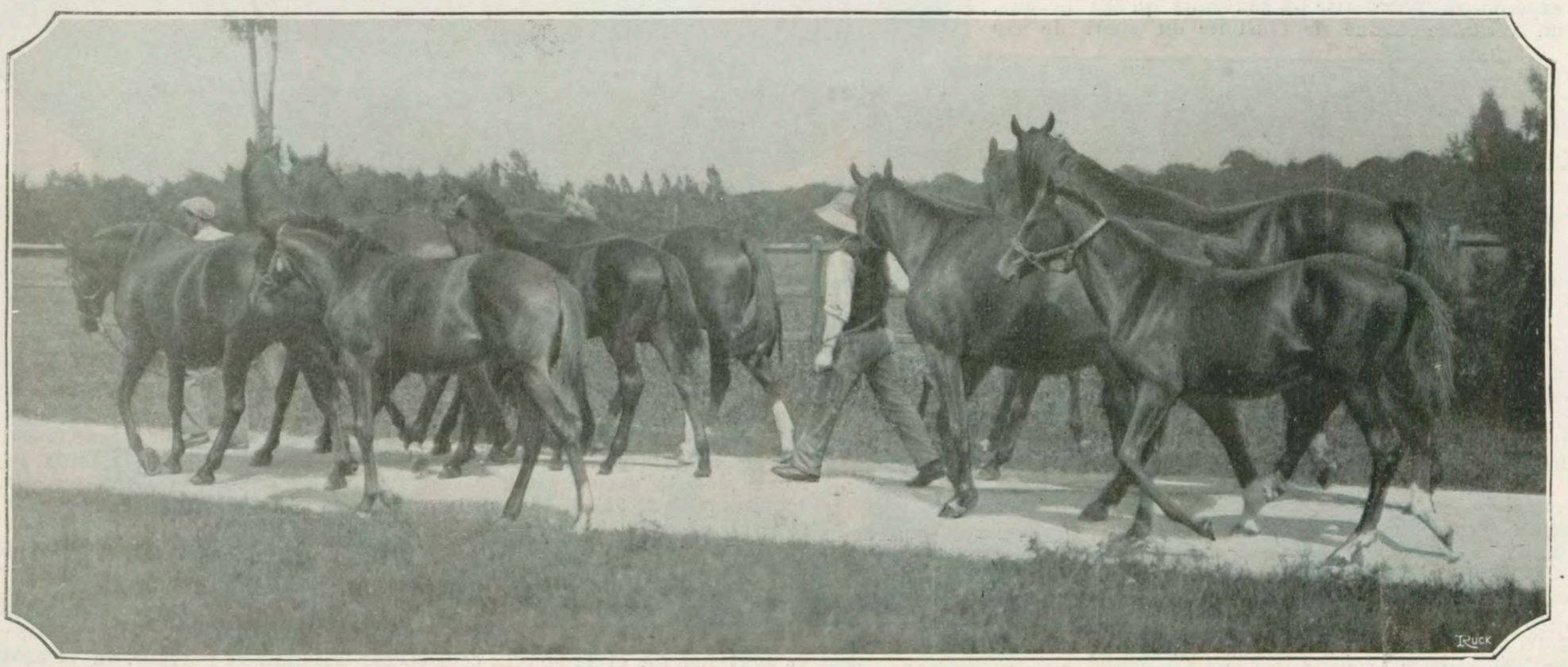
La cour centrale a la forme d'un carré; le grand bâtiment qui occupe la face représentée par la photographie est la salle de mise bas.



Poulinière et son poulain.

Les poulains sont habitués peu à peu à une nourriture rationnelle, de façon à ne pas se trouver dépaysés le jour où on les sépare de leur mère.

Votre pensée, à ce moment-là, va uniquement à Flying Fox : ces gens d'écurie, qui passent auprès de vous, sont ceux qui lui sont dévoués, ces poulinières qui habitent ces box sont celles qui lui sont réservées. Il semble que l'entité du haras soit complètement absorbée par celle de l'étalon. Certes Flying Fox est une figure remarquable. Il s'impose à l'admiration générale par l'affectation qu'il met à ne compter que par millions : ses gains en courses ont atteint le chiffre de 1.012.125 francs; il a été acquis par M. Edmond Blanc, pour la somme de 984.375 francs, près d'un million; enfin, pendant deux années de suite, en 1904, puis en 1905, ses produits ont rapporté plus d'un million à son propriétaire. C'est un grand seigneur. De plus, sa descendance, dont les triomphes furent si brillants en France, va bientôt rayonner sur toute la surface de la terre : dans l'Europe centrale, par l'entremise de Gouvernant, dans l'Amérique du Nord, par l'entremise d'Adam, dans l'Amérique du Sud, par l'entremise de



Conduite au paddock de poulinières et de poulains.

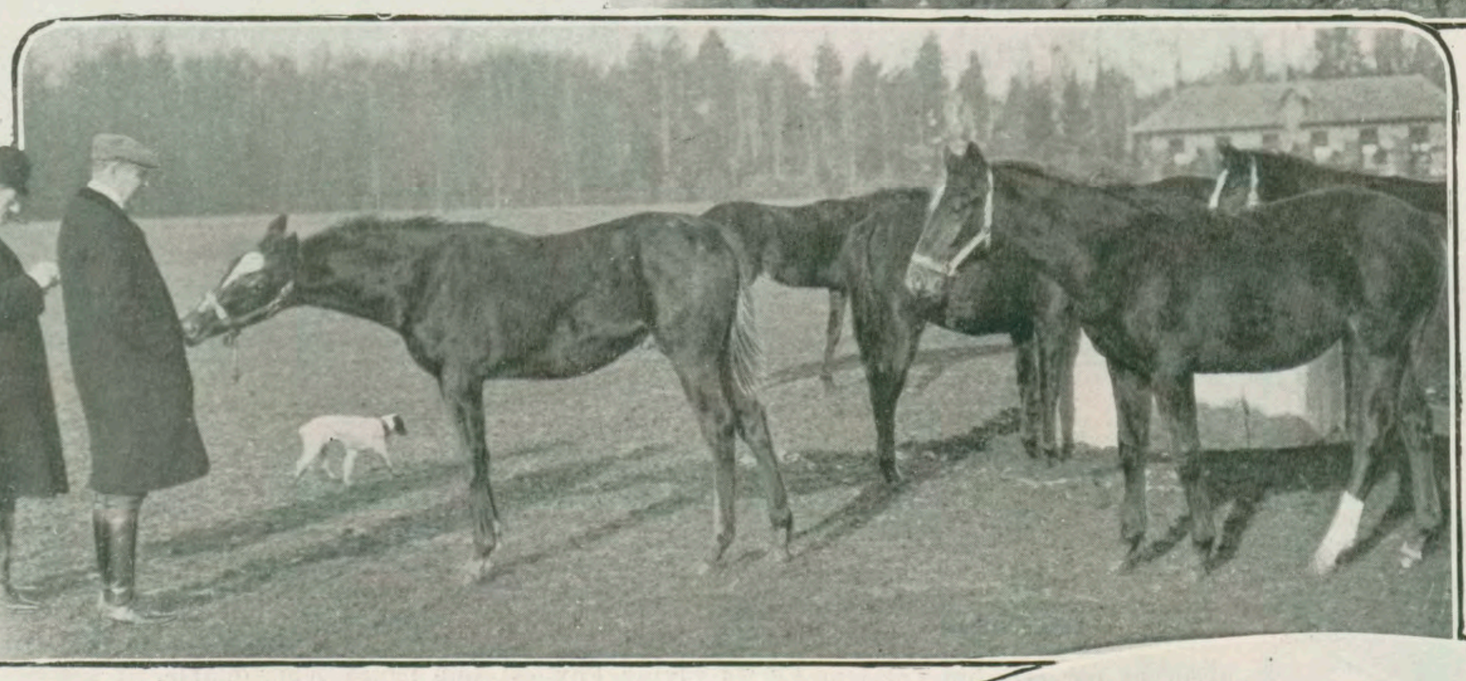
Chaque jour, les poulinières sont conduites au paddock à travers des allées de sable fin qui relient entre elles toutes les parties du domaine. Les mères sont menées en mains, tandis que derrière elles, les poulains suivent docilement, mettant tout leur soin à ne pas s'écarter.

Val d'Or et de Jardy. Le temps est proche où l'astre du jour ne pourra plus se coucher sur une contrée dans laquelle les rejetons de Flying Fox n'aient perpétué la gloire de leur père : celui-ci s'affirme réellement comme l'étalon soleil de nos temps modernes.

Pénétré de ces idées, nous nous présentons tout d'abord devant le sire de Jardy. Débarrassé de toute couverture (car, dès qu'on lui en met une, il la déchire à belles dents), il s'offre à nos regards dans tout son éclat : les membres nets, le poil luisant, la tête intelligente, l'œil expressif. Il est entouré de tout le confort imaginable : son box, éclairé à l'électricité, a ses parois revêtues de boiseries et un appareil ozonateur assainit l'air à intervalles réguliers. Son fils Ajax occupe le box mitoyen, ce fameux vainqueur du Jockey-Club et du Grand Prix de 1904 a conservé son aspect harmonieux, ses lignes sont restées plus élégantes que celles de son père. Nous assisterons cette année aux débuts de sa production, qui donne, dès maintenant, les plus grandes espérances.

Mais, après ces deux grandes gloires du turf anglais et du turf français, la visite continue. Nous voyons d'abord les deux autres étalons du haras, qui sont logés dans un autre corps de bâtiment : Saxon, le gagnant de Jockey-Club de 1901, et Chaleureux, un étalon anglais (par Goodfellow et l'Eté), que M. Edmond Blanc acquit en juillet 1906, lors de la liquidation de l'élevage de Sir James Miller, peu de temps après avoir acheté sa fille Roquette, la seconde du Grand Prix d'Ostende de 1907.

De retour dans la cour centrale, nous passons



A l'abreuvoir.

Au milieu de chaque paddock se trouve l'abreuvoir, dans lequel les poulains peuvent venir se désaltérer à volonté.

dernières années. Ce sont, par rang d'âge : Fantasia, la mère de Fantassin ; Andrée, la gagnante du Grand Prix de 1895 ; Choice, la mère de Caïus ; Amie, la mère d'Ajax et d'Adam ; Finaude, la mère de Finasseur ; Myrtledine, la mère de Macdonald II ; Orgueilleuse, la mère de Prestige ; Airs and Graces, la gagnante des Oaks et la mère de Jardy ; Poupée, la mère de Profane ; Mademoi-

Une présentation.

Les poulains ne sont pas sauvages. Le yearling qui allonge la tête est Assouan, par Melton et Cyna.

en revue les soixante et onze poulinières qui composent l'effectif de Jardy. Cette collection précieuse et magnifique, réunie par les soins d'un connaisseur expérimenté, offre, par les souvenirs qu'elle évoque, un véritable résumé de l'histoire du sport de ces

Un yearling intéressant,

On peut dire de lui qu'il a de qui tenir : c'est Imprenable, par Flying Fox et La Camargo. S'il marche sur les traces de ses parents, quelle magnifique carrière lui sera réservée ! En attendant, il s'exerce déjà en luttant avec ses compagnons.

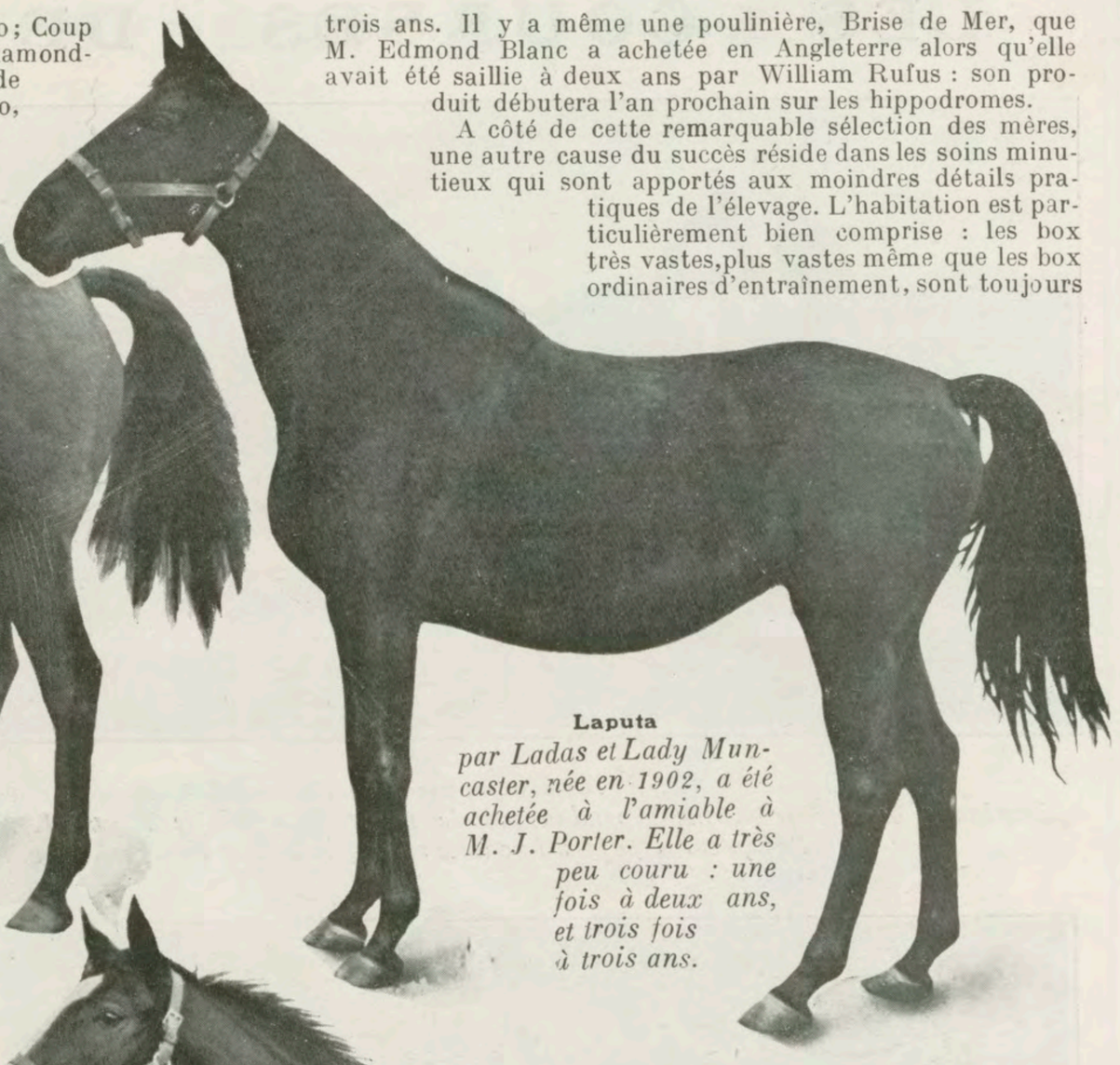
Pouliches au pré.

Dès leur naissance, les pouliches sont séparées des poulains. Là, chacun de leur côté, ils ou elles s'ébattent en pleine liberté.

selle de Longchamp, la gagnante du Gladiateur ; la Camargo, l'héroïne du Prix de Diane, du Conseil Municipal et de tant d'autres courses ; Profane, la gagnante du Prix de Diane : Muskerry, la gagnante du Prix Pénelope. Chaque année, vient se joindre à ces illustrations l'élément plus jeune fourni par les importations anglaises, pour lesquelles le propriétaire de Jardy ne recule devant aucun sacrifice. En 1906, Brise de Mer et Cyna ont été acquises pour 21.967 et 38.367 francs, à la vente de M. J. Musker ; Rondeau et Ischia, pour 105.840 et 47.628 francs à la liquidation de sir J. Miller. Enfin, six recrues récentes viennent de prendre rang au haras. Quatre proviennent des ventes de Newmarket : Lady Burgoyne (prix d'achat : 52.500 francs) ; Shelduck (40.687 francs) ; Reckless (36.750 francs) ; Orwell, par Matchmaker et Queen of the Rivers, qui compte 5 victoires sur 6 courses à deux ans (23.625 francs). Les deux autres ont été achetées à l'amiable à M. J. Porter : ce sont Laputa et Tribonyx ; celle-ci, par Gallinule et Fervour, va bientôt mettre bas un produit de Littleton.

Derrière les bâtiments principaux s'étendent une vingtaine de paddocks, d'une superficie de 4 à 5 hectares chacun. C'est de ce côté que les jeunes produits prennent leurs ébats pendant toute la journée. Nous y trouvons :

Lady Burgoyne
par Ladas et Burgonet, née en 1900, a été payée 52.500 fr. aux ventes de Newmarket. Elle est pleine de Persimmon, l'étalon du roi d'Angleterre.



Laputa
par Ladas et Lady Muncaster, née en 1902, a été achetée à l'amiable à M. J. Porter. Elle a très peu couru : une fois à deux ans, et trois fois à trois ans.

Shellduck
par Gallinule et Brilliana, née en 1902, a été payée 40.687 francs aux ventes de Newmarket. Elle est pleine de Zinfandel, le 3e du Prix du Conseil Municipal derrière Presto II.

Reckless
par Gallinule et Virginia Earle, née en 1904, a été payée 36.750 francs aux ventes de Newmarket. Elle a couru trois fois à deux ans et a remporté une victoire à trois ans.

Imprenable par Flying Fox et la Camargo; Coup de Vent, un demi-frère de Finasseur, par Diamond-Jubilee; Windsor, un demi-frère de Profane par Flying Fox; Donato, propre frère de Macdonald II; et deux produits d'Adam, Marsa, pouliche par Favonia, et Tambour Major, poulain par Trompette qui sont avec un produit appartenant au docteur Arnault les seuls rejetons qu'Adam ait laissés en France avant de partir pour l'Amérique du Nord.

Notre visite une fois terminée, l'idée première que nous nous étions faite du haras est complètement modifiée. Flying Fox n'est pas la cheville ouvrière; et le rang que Jardy occupe dans l'élevage du monde entier se rattache à d'autres causes.

Il tient d'abord à la clairvoyance habile, au coup d'œil sagace du maître qui a su faire du lot de ses poulinières une collection sans pareille: pas de non-valeurs, car, chaque année, elles sont réformées; beaucoup de jeunes recrues, qui n'ont pas été fatiguées par l'entraînement; ce qui n'empêche pas l'achat des vieilles gloires du turf telles que Mademoiselle de Longchamp ou La Camargo.

Sur les 71 poulinières, 27 ont plus de 10 ans et 29 ont moins de 7 ans, la plupart de celles qui sont nées à Jardy sont désignées dès leurs débuts par M. Edmond Blanc; aussi leur carrière est-elle généralement l'objet de précautions spéciales. C'est ainsi que, parmi les dernières recrues, l'Ensorceleuse, Moqueuse, Pasquala et Mitridja n'ont jamais paru en public; Dahabeah n'a couru qu'une fois à trois ans; Hélène, trois fois à deux ans; Orange II, deux fois à deux ans; Pudeur, trois fois à deux ans; Roquette, cinq fois à deux ans et deux fois à trois ans; Zahra, la plus surmenée, a couru deux fois à deux ans et sept fois à trois ans. Il y a même une poulinière, Brise de Mer, que M. Edmond Blanc a achetée en Angleterre alors qu'elle avait été saillie à deux ans par William Rufus : son produit débutera l'an prochain sur les hippodromes.

A côté de cette remarquable sélection des mères, une autre cause du succès réside dans les soins minutieux qui sont apportés aux moindres détails pratiques de l'élevage. L'habitation est particulièrement bien comprise : les box très vastes, plus vastes même que les box ordinaires d'entraînement, sont toujours aérés plus ou moins; ils communiquent entre eux, car ils ne sont séparés que par des cloisons élevées jusqu'à hauteur du garrot et surmontées de barreaux de fer. De cette façon, les occupants ont beaucoup d'air et peuvent se voir : l'hygiène physique et l'hygiène morale y trouvent satisfaction. Eloignés de ceux des poulinières, les box des produits sont disposés en face des paddocks : le matin, poulains ou pouliches n'ont que quelques pas à faire pour se trouver dans la prairie où ils passeront la journée. Là sur un emplacement vaste comme un petit hippodrome, ils jouissent de leur liberté : ils aspirent l'air à pleins poumons, s'étendent au soleil ou, sous l'influence de l'atavisme probablement, organisent entre eux de véritables courses.

C'est alors qu'on peut se rendre compte déjà de la facilité, de la souplesse ou de la puissance d'allure que le public admirera plus tard chez un lauréat des grandes épreuves.

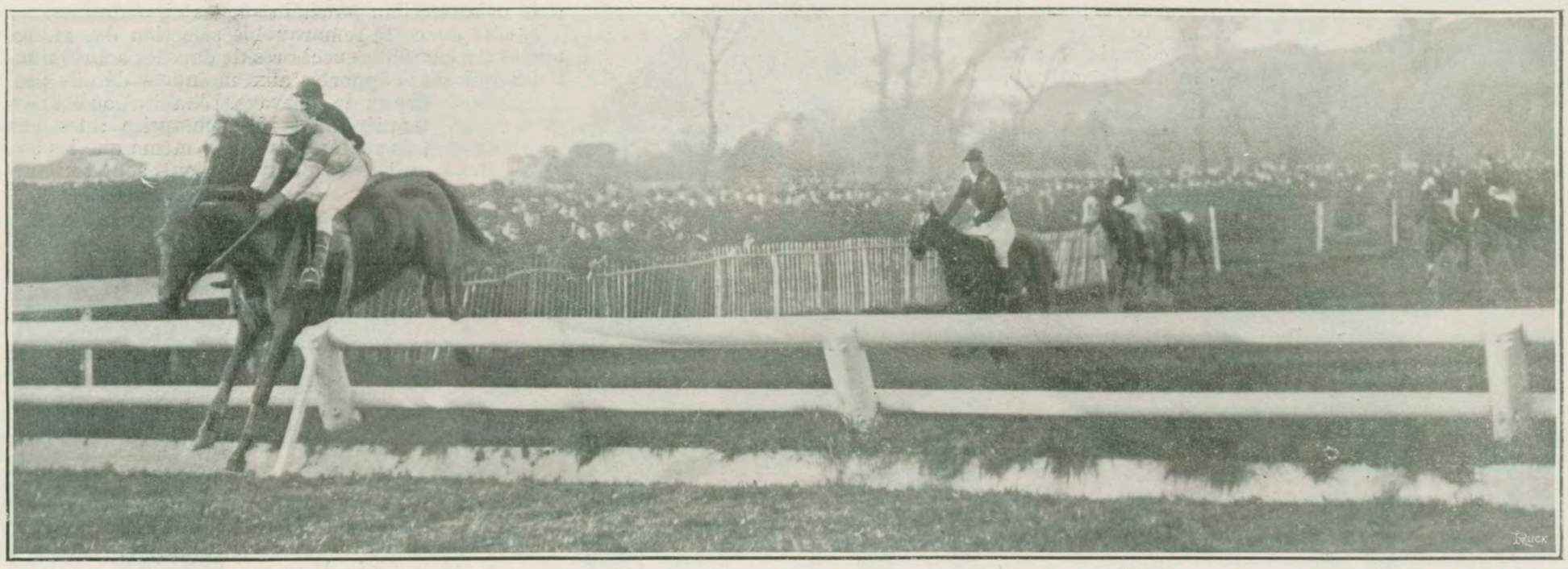
Tous les pensionnaires grandissent sous l'œil vigilant du sympathique directeur du haras, M. Duret, qui sait, avec méthode, s'inspirer des données expérimentales tout en les rattachant aux principes rationnels.

Ainsi voilà tout le secret. Sans vouloir rabaisser son mérite, Flying Fox n'est donc pas le magicien merveilleux, auquel doit se ramener la fortune de Jardy. Il n'y a ni magie, ni merveilleux; et s'il y a enchantement, ce ne peut être que celui du modeste visiteur pour l'hospitalité franche et cordiale qu'il a reçue.

René Riondet.

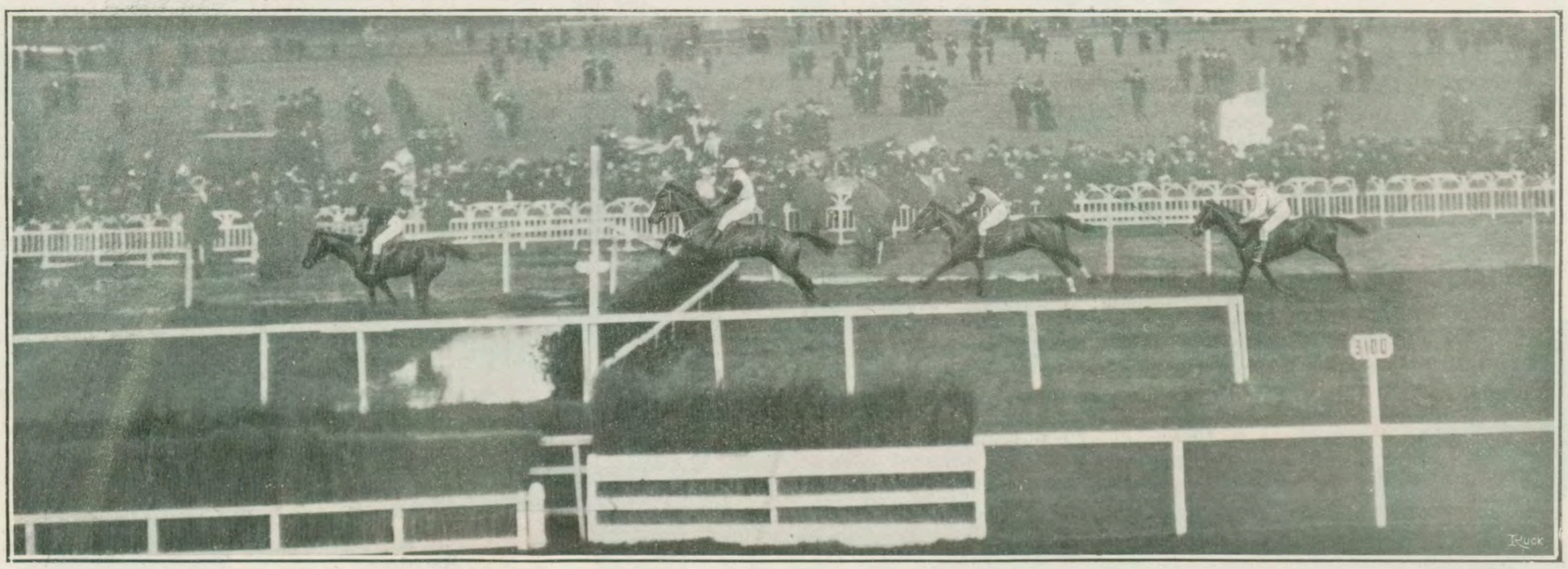
(Photographies de notre envoyé spécial).

LES COURSES DE MARSEILLE



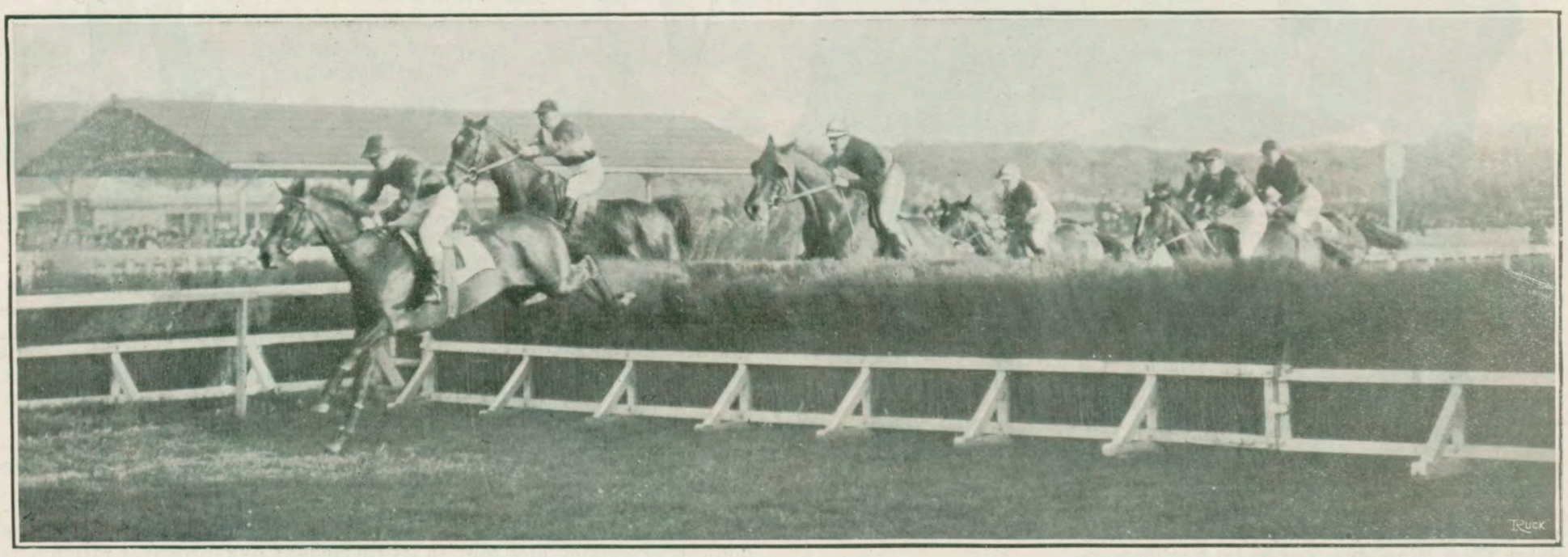
Le saut du brook dans le Prix de la Madrague. (Steeple, 3.400 mètres.)

Libanius et Arpenteur ont mené pendant tout le parcours, suivis de Titus VI. Nippon II, à M. Thiébaux (J. Bartholomew), rejoignait Arpenteur et, après une lutte sévère, le battait d'une encolure. Libanius, troisième, à trois longueurs.



Un saut de la rivière dans le Prix Massilia. (Steeple, 4.000 mètres.)

Onze partants, mais trois seulement ont joué un rôle. Coquet, à M. Henri Frémont (Piggott), qui a gagné de bout en bout, Francœur II et Bulle. Les autres n'ont pas existé. L'arrivée se faisait dans cet ordre : Coquet, loin devant Francœur II, à six longueurs devant Bulle.



Le Prix du Rouet. (Haies, 2.800 mètres.)

L'écurie Thiébaux a été maîtresse de la course dès le début et ses deux représentants, Souveraine III (J. Bartholomew) et Attila, ont pris les deux premières places dans cet ordre, à trois longueurs l'un de l'autre.

VINGT ANS DE LUTTE[1]

Par Paul PONS

Fons a obtenu de sa famille le consentement d'aller chercher fortune avec les deux fameux athlètes Bernard et Pietro Dalmasso. De Sorgues, son pays natal, il est parti à Bordeaux et débute dans la baraque de Mange-Matin, patron d'arènes de foire. Le premier soir, n'ayant pas de costume de lutteur, il doit tenir le rôle de l'amateur qui, dans la foule, demande un gant.

J'eus, dès l'entrée en lutte, l'impression que ma grande taille génait le brave Cadit.

A l'époque où chez Mange-Matin je faisais mes débuts professionnels, il arrivait assez fréquemment qu'un des sujets de la troupe se tirât la « bourre » avec un amateur qui demandait un gant. Bordeaux comptait alors trois ou quatre cafés athlétiques où fréquentait une clientèle d'amateurs recrutée parmi le personnel des chais et les ouvriers du port. Le goût de la lutte était inné chez eux. Plusieurs générations s'étaient ainsi succédées qui avaient fini par créer une véritable école, avaient codifié la lutte d'après des principes demeurés d'ailleurs définitifs.

L'amateur bordelais avait — et il a conservé — un sens réellement artistique de la lutte. De ce sport il avait une compréhension très étendue, il appréciait les moyens physiques exceptionnels dont la nature avait doté tel ou tel sujet, mais il estimait plus encore la science, l'intelligence de la lutte qui rendaient mouvementées, intéressantes, passionnantes les rencontres entre deux individus chez qui, l'à-propos, le sang-froid, la décision, l'endurance, le tempérament, remplaçaient la force brutale, le poids, l'inertie. L'adresse, l'énergie, le courage actif, étaient tenus en plus haute estime que la morne et désespérante prudence dont on abuse par trop aujourd'hui. L'invasion étrangère des colosses du tapis, a écarté dans les épreuves, tout une catégorie d'hommes de qui l'habileté très réelle se heurte à des masses qui n'ont qu'à opposer la force d'inertie. Ceux-ci ont tué ceux-là, et c'est le côté vraiment sportif, vraiment empoignant du spectacle de la lutte qui s'en est trouvée amoindri.

En soutenant cette thèse, je parle un peu contre moi-même qui ai été gratifié d'énormes avantages physiques, d'un abattage terrible, desquels j'ai tiré grand profit. Mais si j'ai fait ces réflexions visant les hommes de poids moyens et de poids légers c'est parce qu'elle m'a semblé équitable. Bien des connaisseurs, qui jugeaient sainement notre sport, pensaient ainsi. J'appuie volontiers sur la leur mon opinion personnelle.

III

On avait mis avec moi, perdus tous deux dans les groupes qui regardaient la parade, le père d'un des plus jolis lutteurs qui soient en France, à l'heure actuelle : le père d'Aimable de la Calmette.

« Je te ferai signe, m'avait-il dit, lorsque le moment sera venu de demander un gant ».

La soirée commençait à peine, mais déjà, nous avions éprouvé une certaine difficulté à nous frayer un passage dans la foule qui se mouvait lentement sur la promenade des Quinconces.

Le tapage, la poussière, les lumières, le gémissement pleurnichard des orgues, la voix enrouée des cuivres, les modulations prétentieuses d'un harmonium fatigué, confondus dans cette étrange cacophonie qu'est l'horripilante musique des fêtes foraines, m'ahurissaient complètement. Des pitres pirouettaient sur des tréteaux, des tutus sans grâces s'agitaient en trépidations épileptiques, des femmes hurlaient entraînées dans la ronde infernale d'un manège.

Tout cela emplissait ma tête d'un tumulte auquel elle n'était point habituée.

Au premier plan de son estrade, le poing sur la hanche, Mange-Matin fixait son public. Ses hommes étaient alignés à ses côtés.

(1) Voir les numéros 476 et suivants.

Je les voyais tous devant moi, cambrés, le buste offert, le jarret nerveusement tendu, portant beau. Ils étaient tous là mes collègues d'aujourd'hui, de demain, de toujours : Bonnet-le-Bœuf, roulé dans un péplum garance, Fernand le Rouget, le torse saillant, coupé en deux par un « demi-léopard » soutaché de ganse noire, Paul le Mastoc, les chevilles baguées de poil de lapin et le père Bénèze ! et le vieux Tobie ! et Cadit !...

Toute la troupe était prête, rangée en bataille attendant l'amateur. Et l'amateur c'était moi le forgeron de Sorgues, le fils de la mère Pons !

« Allez à toi, me dit vivement le père Aimable, vas-y. »

Je levai la main, pour faire signe que je voulais un gant.

Mange-Matin, feignant de m'ignorer, fit un pas en avant, me fixa dans les yeux, puis me lança sur un ton de mépris :

— C'est toi, petit, qui veux lutter? Et avec qui ?

Ce mot de petit fit circuler une douce joie dans l'assistance.

J'allongeai le bras en désignant Cadit.

— Avec Cadit! dit Mange-Matin, l'homme qui fait pleurer des larmes de sang aux statues de bronze ! Eh bien, jeune blanc-bec, voilà un gant pour Cadit, et tu peux préparer ta peau.

Je pénétrai dans l'entresort.

— Tu colleras tes frusques dans ce coin-là quand ce sera à toi de lutter, il n'y a pas de vestiaire ici. » C'était Paul le Mastoc qui m'initiait au confortable de la maison.

La baraque était archi-comble. Je regardai les deux premières rencontres qui firent suite à une jonglerie de poids par Fernand le Rouget ; puis vint mon tour de lutter avec Cadit.

J'étais bien l'amateur rêvé, inconnu de tous, puisque je mettais pour la première fois les pieds à Bordeaux et dans une baraque.

— Tu le tâteras un peu, avait dit Mange-Matin à son pensionnaire, pour voir s'il a les foies blancs.

Toute la troupe, poussée par la curiosité d'apprécier comment s'en tirerait le débutant, s'était approchée. Bien que je ne me fisse aucune illusion sur le sort qui m'attendait, puisqu'il était prévu, je me sentais quelque peu ému. Mon seul souci était de donner une impression favorable, puisque aussi bien la chance de vaincre que je pouvais avoir était par avance sacrifiée.

J'eus, dès l'entrée en lutte, l'impression que ma grande taille gênait le brave Cadit ; elle lui interdisait de porter à fond certaines attaques par quoi il m'eût amené au tapis, d'autant plus qu'il était très vite, et que je ne savais point encore quelles parades il eût fallu y opposer.

J'étais habitué à lutter en force, et puisque cette force, je ne pouvais la dépenser pour tomber mon adversaire, mon rôle actif devenait bien limité. La rencontre ne tarda d'ailleurs pas à prendre tournure, d'abord parce qu'il fallait activer les choses afin de pouvoir donner dans la soirée le plus grand nombre de séances possibles, puis, parce que Cadit avait hâte d'en terminer.

— Allez, tire un peu », lui avait soufflé Mange-Matin. Cadit s'employa. Je voulais bien aller sur le dos puisque c'était chose convenue, mais encore désirais-je, par une certaine coquetterie, ne pas m'affaler comme une loque, comme un paquet que l'on précipite à terre pour s'en décharger. Comme mon compère me menait un peu rudement, j'eus le désir de lui faire voir, que le cas échéant, j'étais homme à lui répondre. Je lui décochai quelques tirades à la nuque bien vigoureusement amenées, et l'une d'elles fut placée avec tant de sûreté que je déséquilibrai Cadit agenouillé d'un seul coup dans l'arène. Je ne continuai pas l'attaque. Il se releva en bondissant comme un chat, puis me saisissant en ceinture de côté, il me dit à voix basse :

— Fous-toi sur le dos, nom de Dieu, qu'on en finisse.

J'allai à terre, une prise d'épaules à laquelle je n'opposai aucune résistance lui assura la victoire.

Le père Bernard, qui avait eu la curiosité d'assister à mon début demanda à Cadit ce qu'il en pensait.

— Elle sera rien dure cette grande carcasse-là quand elle saura y faire, répondit-il.

Je m'habillai et m'apprêtai à recommencer pour la séance suivante mon petit manège. Mais Mange-Matin ne voulut plus, à mon grand regret. me faire lutter de la soirée. Avant que le public ait évacué la baraque, il me fit faire, selon la coutume, le tour de l'honorable société, les sous plurent dans le vieux récipient à farine qui servait d'escarcelle à la troupe et que je promenai sous le nez des spectateurs.

Je versai dans un coffre — la caisse commune — le montant de ma recette, puis Mange-Matin ajouta : « Tu viendras au « fade » tout à l'heure, quand les représentations seront terminées. »

« Aller au fade », c'est recevoir la part qui vous revient des sommes recueillies pendant les diverses quêtes — comme celle que je venais de faire — et qui se répétaient à chaque séance. J'y fus donc, au fade, et j'en rapportai 2 francs et 80 centimes.

— Tu monteras en parade demain, j'ai ce qu'il faut pour te nipper », me dit Mange-Matin, tandis que j'aidais Tobie à rentrer le comptoir de bois derrière lequel s'abritait la caissière de l'entresort.

J'éprouvai, de cette déclaration, une grande satisfaction, car j'allais enfin paraître dans les attributs de ma nouvelle profession.

Je dormais le lendemain matin à poings fermés, quand je fus réveillé en sursaut par de violents coups de poing frappés dans ma porte.

— Eh ! Pons, tu dors ? C'est moi Bénèze, ouvre-moi.

C'était le père Bénèze. Il venait me chercher pour me conduire dans un petit gymnase athlétique de la route de Caudéran, où se réunissaient le matin les professionnels et les amateurs de la lutte. Bernard père, son fils et Pietro m'y attendaient, car ils voulaient me faire travailler.

A l'époque de mes débuts dans la lutte — je parle d'il y a vingt ans — Bordeaux comptait quelques gymnases athlétiques que l'on pouvait considérer comme les académies d'un sport, que les jeunes gens du pays avaient dans le sang. C'étaient de modestes petits cafés derrière lesquels était réservée une salle où l'on trouvait le matériel nécessaire au travail des poids, et un carré de sciure de bois couvert d'une large toile qui jouait le rôle de tapis.

Athlètes et lutteurs s'y donnaient rendez-vous. Jamais, au grand jamais, même en payant très cher sa place dans les music-halls les plus somptueux, on ne vit plus jolies luttes que celles disputées dans ces pittoresques établissements où fréquentait un monde étrangement mélangé de portefaix, de travailleurs des chais, de rouliers, d'honnêtes tacherons, de gens douteux et d'individus tarés. Il était impossible de faire à la porte le contrôle de la condition sociale de chacun. L'amour de la lutte poussait vers le même caboulot — sans savoir qui ils y coudoieraient — les fanatiques du sport qui constituait leur passion dominante.

Dans ces cabarets, on buvait peu, on ne jouait jamais ou si rarement, si paisiblement, que la dame de pique était considérée comme une honnête et distrayante personne de qui on tirait quelque distraction sans qu'elle pût vous faire perdre la tête.

Les habitués de l'endroit étaient gens aimant la lutte avec une sincérité, une ardeur enthousiaste, qui avaient fini par créer une pléiade étonnamment fournie d'amateurs d'élite et une phalange de dilettantes, de connaisseurs réellement avertis et sachant apprécier, juger à sa valeur exacte, le travail qui s'accomplissait sous leurs yeux.

C'était de la lutte dans toute sa quintessence sportive, ce que l'on voyait alors pendant les séances d'entraînement qui faisaient les beaux soirs des cabarets athlétiques de Bordeaux. Les hommes y donnaient le meilleur d'eux-mêmes, dépensaient toute la générosité de leur nature, toute la fougue de leur tempérament, sans subir cette influence qui agit sur les individus les plus réfractaires à l'ambiance surchauffée et surexcitante d'une salle de spectacle. Ici point de contingences susceptibles d'éveiller chez les adversaires une nervosité préjudiciable à la beauté, à la pureté du style athlétique des rencontres. On y dépensait sans compter des trésors d'énergie, d'habileté, de souplesse. Ces petits gymnases, c'était la grande et vraiment belle école de lutte qui a étendu son influence, marqué son empreinte — que le temps a diminuée mais qu'il n'effacera jamais — sur tout ce qui a lutté, lutte et luttera.

La manière de faire, adoptée de nos jours, le choix des sujets, pris trop volontiers parmi les hommes plus impressionnants d'apparence que lutteurs de métier, a sensiblement modifié la conception que l'on avait autrefois de ce que devait être une lutte pour fournir son maximum d'intérêt sportif.

Le music-hall a de nos jours dénaturé le sens — je ne dis pas la sincérité — de la lutte. Les grandes tournées à travers l'Europe ne lui ont pas valu grand'chose.

Les lutteurs y ont beaucoup gagné, mais le sport lui-même y a énormément perdu.

C'est dans les petits gymnases obscurs et ignorés du grand public, que se sont formés ces hommes, comme on n'en voit plus aujourd'hui, comme on n'en retrouvera peut-être jamais. Félix Bernard, Pietro Dalmasso, Faouet (précurseur des deux premiers qui avait appris le métier chez Rossignol-Rollin) Gambier, Sabès qui a malheureusement gâché les dons exceptionnels qu'il avait, et tant d'autres que j'ai vu lutter avec un art infini. Leurs noms sont restés ignorés de la foule, car c'étaient de simples amateurs qui venaient là le dimanche et tâtaient, en petit comité, les professionnels les plus notoires. Et ceux-ci n'avaient pas toujours le dessus.

Lorsque je compare les passionnés de la lutte, réellement forts, à ces amateurs masqués comme il en a trop défilé sur les grandes scènes, je ne puis évaluer sans sourire, la profondeur de l'abîme qui séparait les premiers admirables athlètes sincères et passionnés de leur sport, des seconds, presque toujours cabotins burlesques sans valeur et sans intérêt.

A suivre.

PAUL PONS

Illustrations de DE PARYS.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant* : CAMILLE LECESTRE.